

PODRĘCZNIK ROWERU

Instrukcja obsługi EN ISO 4210-2

Rowery MTB / crossowe

SENSA

SUPRA



www.sensabikes.com

WAŻNE!

Przed pierwszą jazdą przeczytaj strony 4 do 11!

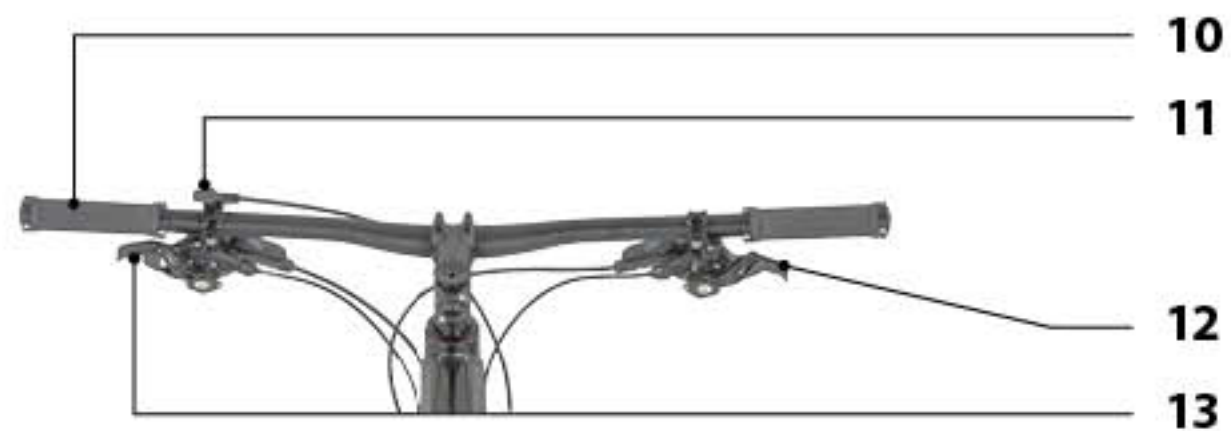
Przed każdą jazdą przeprowadź kontrolę sprawności zgodnie z opisem na str. 12 i 13!

Twój rower oraz ta instrukcja są zgodne z wymogami normy EN ISO 4210-2.

Wydanie 6, sierpień 2024 r.

SENSA

SUPRA



OPIS CZĘŚCI

Rama:

- a Rura górna
- b Rura dolna
- c Rura podsiodłowa
- d Rura dolna tylnego widelca
- e Rura górna tylnego trójkąta
- f Rura sterowa

Amortyzowany widelec:

- I Korona widelca
- II Goleń górna
- III Goleń dolna
- IV Hak widelca

- 1 Siodełko
- 2 Sztyca
- 3 Zacisk sztycy
- 4 Hamulec tylny
- 5 Zębatka tylna
- 6 Przerzutka tylna
- 7 Łańcuch
- 8 Koło łańcuchowe
- 9 Korba

- 10 Kierownica:
- 11 Zdalna dźwignia sztyca z opcją regulowania wysokości
- 12 Dźwignia hamulca
- 13 Manetka
- 14 Wspomik kierownicy
- 15 Łożysko sterowe
- 16 Hamulec przedni
- 17 Tarcza hamulcowa

- 18 Koło:
- 19 Szybkozamykacz/oś sztywna
- 20 Szprycha
- 21 Obręcz koła
- 22 Opona
- 23 Piasta
- 24 Zawór

Zwróć szczególną uwagę na następujące symbole:

⚠ OSTRZEŻENIE

Ten symbol zwraca uwagę na niebezpieczną sytuację, która może prowadzić do ciężkich obrażeń lub nawet śmierci, jeśli nie wykonają się odpowiednich instrukcji lub nie podejmie odpowiednich kroków zapobiegawczych.

⚠ UWAGA

Ten symbol zwraca uwagę na niebezpieczną sytuację, która może prowadzić do lekkich lub średnich obrażeń, jeśli nie wykonają się odpowiednich instrukcji lub nie podejmie odpowiednich kroków zapobiegawczych.

WSKAZÓWKA

Ten symbol przestrzega przed ryzykownym zachowaniem, które nie naraża zdrowia lub życia, ale ma negatywne skutki materialne i środowiskowe.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Ten symbol instruuje i informuje specyficznie w zakresie bezpieczeństwa o obsłudze produktu lub danym fragmencie instrukcji obsługi, na który należy zwrócić szczególną uwagę.

Opisane możliwe konsekwencje nie są przedstawiane w instrukcji obsługi SENSE za każdym razem, gdy pojawiają się te symbole.

Ze względu na lepszą czytelność autorzy niniejszej instrukcji obsługi posługują się uogólniającymi formami męskimi w przypadku określeń osób i związanych z nimi rzeczownikami. Określenia te odnoszą się jednak w myśli równego traktowania do wszystkich płci. Uogólniające formy osobowe wynikają jedynie z powodów redakcyjnych i nie niosą ze sobą żadnego wartościowania.

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE NINIEJSZEJ INSTRUKCJI OBSŁUGI SENSE

Ilustracje (c+d) ukazują typowe rowery górskie SENSE, które odpowiadają mniej więcej kupionemu przez Ciebie rowerowi SENSE. Istnieje obecnie bardzo wiele typów rowerów specjalnie zaprojektowanych oraz wyposażonych według danego przeznaczenia.

Niniejszy dokument nie jest instrukcją składania roweru SENSE z oddzielnych części, jego naprawy czy doprowadzenia częściowo zmontowanego roweru SENSE do stanu gotowego do jazdy.

Niniejsza instrukcja obsługi SENSE obowiązuje wyłącznie w przypadku przedstawionego lub wymienionego typu roweru i nie dotyczy innych typów rowerów.

Zastrzega się prawo do zmian szczegółów technicznych w stosunku do danych i ilustracji zamieszczonych w instrukcji obsługi SENSE.

Ta instrukcja obsługi SENSE spełnia wymagania normy EN ISO 4210-2 w aktualnej wersji.

Należy także przestrzegać dołączonych instrukcji dostawców poszczególnych komponentów. Ta instrukcja obsługi SENSE podlega ustawodawstwu europejskiemu. W przypadku dostawy roweru SENSE poza Europę w razie potrzeby producent jest zobowiązany do dołączenia instrukcji uzupełniających.



SPIS TREŚCI

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE NINIEJSZEJ INSTRUKCJI OBSŁUGI SENSА	1
OGÓLNE WSKAZÓWKI DOT. BEZPIECZEŃSTWA	4
UŻYTKOWANIE ZGODNE Z PRZEZNACZENIEM	6
PRZED PIERWSZĄ JAZDĄ	10
PRZED KAŻDĄ JAZDĄ	12
PO UPADKU	14
OBSŁUGA SZYBKOSAMYKACZY I OSI SZTYWNYCH	16
Szybkozamykacze	16
W jaki sposób pewnie zamocować komponent przy użyciu szybkozamykacza	17
Osie sztywne	18
Osie sztywne przy amortyzowanym widelcu.....	18
System osi sztywnych RockShox Maxle i Maxle-Lite 15 lub 20 mm	18
Fox E-Thru 15 mm	19
SR SUNTOUR Q-LOC2	20
Osie sztywne przy tylnym trójkącie	21
DOPASOWANIE ROWERU SENSА DO ROWERZYSTY	23
Ustawianie wysokości siedzenia	24
Ustawianie wysokości kierownicy	26
Wsporniki kierownicy do systemów bezgwintowych, tzw. systemów Aheadset®	27
Przestawianie nachylenia kierownicy i dźwigni hamulca	28
Regulowanie odległości do dźwigni hamulca	30
Ustawianie długości i nachylenia siodełka	31
Zacisk patentowy z jedną lub dwiema równoległymi śrubami.....	33
Zacisk zaczepowy z dwiema śrubami położonymi jedna za drugą.....	34
System jedno- lub dwuśrubowy (poziomy)	35
KARBON – WAŻNE WSKAZÓWKI	38

UKŁAD HAMULCOWY	40
Ogólne wskazówki dotyczące hamulców	40
Hamulce szczękowe	42
Hamulce V-Brake i hamulce Cantilever.....	42
Zasady działania i zużycie	42
Sprawdzenie działania	42
Synchronizacja i poprawianie ustawień.....	43
Hamulce tarczowe	44
Zasady działania i zużycie	44
Hydrauliczne hamulce tarczowe.....	45
Sprawdzenie działania	45
Zużycie i konserwacja.....	45
Mechaniczne hamulce tarczowe.....	46
Sprawdzenie działania	46
Zużycie i konserwacja.....	46
UKŁAD PRZEŁĄCZANIA BIEGÓW	47
Przekładnia łańcuchowa	47
Zasady działania i obsługa	47
Sprawdzanie i ustawianie.....	49
Ustawianie przerzutki tylnej	50
Ustawianie zderzaków krańcowych	50
Ustawianie przerzutki przedniej.....	51
ŁAŃCUCH – PIELĘGNACJA I ZUŻYCIE	52
SZTYCA Z OPCJĄ REGULOWANIA WYSOKOŚCI	53
KOŁA I OPONY	54
Opony, dętki, taśma na obręcz, ciśnienie powietrza	54
Zawory	55
Ruch obrotowy obręczy i naprężenie szprych	57
AWARIA OPONY	58
Wymontowanie koła	58
Opony drutowane i zwijane	59
Demontaż opony.....	59
Montaż opony.....	60

Montowanie koła	62
ŁOŻYSKO STEROWE/STERY	63
Sprawdzanie i ustawianie	63
Bezgwintowe łożyska sterowe – Aheadset®	64
AMORTYZACJA	65
Glosariusz	65
AMORTYZOWANE WIDELCE	67
Ustawianie twardości sprężyny	67
Ustawianie tłumienia	68
Lockout	70
Konserwacja	71
AMORTYZACJA TYLNEGO TRÓJKĄTA	72
Specyfika pozycji siedzenia	72
Ustawianie twardości sprężyny	72
Ustawianie tłumienia	73
Lockout	74
Konserwacja	75
WARTO WIEDZIEĆ O ROWERACH SENSА	77
Kaski i okulary	77
Ubranie	77
Pedały i obuwie	77
Akcesoria	79
Zamki	79
Zestaw awaryjny	79
PRZEWÓZ BAGAŻU	80
Przewóz bagażu z nieamortyzowaną ramą	80
PRZEWÓZ DZIECI	81
Foteliki dziecięce	81
Przyczepka dziecięca	81
Systemy doczepiania/dołączania roweru dziecięcego	81

TRANSPORT ROWERU SENSА	82
Transport samochodem	82
Transport pociągiem/środkami komunikacji publicznej	83
OGÓLNE WSKAZÓWKI PIELĘGNACYJNE I PRZEGLĄDY	84
Konserwacja i przeglądy	84
Mycie i pielęgnacja roweru SENSА	85
Przechowywanie i składowanie roweru SENSА	93
PLAN SERWISOWANIA I KONSERWACJI	86
ZAŁECANE MOMENTY DOKRĘCANIA ŚRUB	88
REGULACJE PRAWNE DOTYCZĄCE UDZIAŁU W RUCHU DROGOWYM	94
ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA WADY FIZYCZNE I GWARANCJA	95
Wskazówki na temat zużycia	95
PRZEGLĄDY OKRESOWE – MIEJSCE NA PIECZĄTKI	96
SUPLEMENT SPECJALNY *INFORMACJEOGÓLNE*	100
SUPLEMENT SPECJALNY *INFORMACJE DOT. KARBONU*	101
INTERSENS BIKES & PARTS B.V. – GWARANCJA SENSА	102
KARTA ROWERU	103
PROTOKÓŁ ODBIORCZY	104

Wydanie 7.2, sierpień 2024 r.

© Przedruk, tłumaczenie i powielanie lub innego rodzaju wykorzystywanie w celach zarobkowych, także fragmentaryczne z użyciem mediów elektronicznych, są dozwolone wyłącznie po uprzednim uzyskaniu pisemnej zgody firmy Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH.

© Tekst, koncepcja, zdjęcia i oprawa graficzna
Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH
www.zedler.de

OGÓLNE WSKAZÓWKI DOT. BEZPIECZEŃSTWA

Droga Klientko SENSA, drogi Kliencie SENSA!

Kupując ten rower SENSA (a), wybrałeś produkt najwyższej klasy. Twój nowy rower SENSA został fachowo złożony ze starannie zaprojektowanych i wyprodukowanych części. Specjalistyczny serwis rowerowy SENSA zmontował go i sprawdził, czy działa bez zarzutu. Dzięki temu możesz już od pierwszego przejechanego metra naciskać na pedały z przyjemnością i poczuciem bezpieczeństwa.

Ten podręcznik SENSA zawiera wiele porad dotyczących obsługi roweru SENSA oraz liczne informacje na temat techniki rowerowej, konserwacji i pielęgnacji. Przeczytaj dokładnie ten podręcznik SENSA. Naprawdę warto, nawet jeśli jeździsz na rowerze przez całe życie. Technika rowerowa zrobiła duże postępy na przestrzeni ostatnich lat (b). Dlatego, zanim po raz pierwszy skorzystasz z nowego roweru górskiego SENSA, przeczytaj przynajmniej rozdział „**Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem**” oraz „**Przed PIERWSZĄ jazdą**”.

Aby w pełni cieszyć się jazdą, przed wejściem na rower należy zawsze przeprowadzać kontrolę sprawności opisaną w rozdziale „**Przed KAŻDĄ jazdą**”.

Nawet instrukcja o grubości encyklopedii nie przekazałaby informacji o wszystkich możliwych kombinacjach dostępnych modeli rowerów i części konstrukcyjnych. Dlatego w niniejszym podręczniku skoncentrowaliśmy się na zakupionym właśnie przez Ciebie rowerze SENSA i popularnych częściach konstrukcyjnych oraz na wskazaniu najważniejszych wskazówek i ostrzeżeń.

Podczas wykonywania opisanych ustawień i prac konserwacyjnych (c) należy zawsze pamiętać o tym, że instrukcje SENSA i wskazówki dotyczą wyłącznie niniejszego modelu roweru górskiego SENSA.

Wskazówki te nie obowiązują dla innych typów rowerów. Z uwagi na różnorodność wersji i modyfikacji modeli opis zakresu prac może być niekompletny. Należy koniecznie przestrzegać instrukcji dostawców komponentów (d), które do roweru dołączył sprzedawca SENSA.

Należy pamiętać, że w zależności od doświadczenia i umiejętności wykonawcy prac instrukcje mogą wymagać uzupełnienia. Niektóre prace mogą wiązać się z koniecznością zastosowania dodatkowych (specjalnych) narzędzi lub przestrzegania dodatkowych instrukcji. Niniejszy podręcznik SENSA nie ma na celu przekazania użytkownikowi wiedzy, dzięki której będzie on posiadał umiejętności mechanika rowerowego.



Przed wyruszeniem w drogę należy pamiętać jeszcze o kilku kwestiach, które nam jako rowerzystom bardzo leżą na sercu. Nigdy nie ruszaj bez dopasowanego kasku i okularów (e). Zawsze noś odpowiednią na rower, jasną i rzucającą się w oczy odzież albo przynajmniej obcisłe spodnie i buty (f), które pasują do zamontowanego systemu pedałów.

Niniejszy podręcznik SENSA nie ma na celu nauczania użytkownika jazdy na rowerze. Podczas jazdy rowerem należy być świadomym, że jest to potencjalnie niebezpieczna czynność i że rowerzysta musi zawsze panować nad rowerem.

Podczas jazdy rowerem, podobnie jak uprawiając inne dyscypliny sportu, można odnieść obrażenia. Wsiadając na rower, trzeba mieć świadomość tego niebezpieczeństwa i stan ten zaakceptować. Należy zawsze pamiętać, że rower nie posiada urządzeń zabezpieczających dostępnych w samochodzie, jak np. karoserii, ABS czy poduszek powietrznych. Dlatego podczas jazdy należy zachowywać ostrożność i mieć wzgląd na innych uczestników ruchu drogowego.

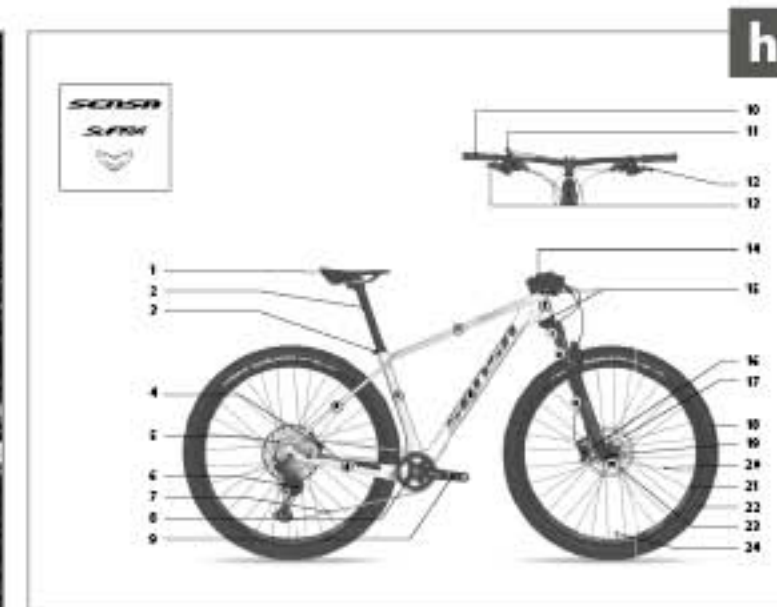
Nigdy nie wolno jeździć rowerem po zażyciu lekarstw lub pod wpływem narkotyków i alkoholu bądź w chwilach zmęczenia. Nigdy nie należy przewozić innych osób na rowerze SENSA. Zawsze trzymać obie dłonie na kierownicy.

Przestrzegaj przepisów prawa dotyczących użycia roweru poza drogami publicznymi (g). Przepisy te różnią się w zależności od kraju. Szanuj środowisko naturalne podczas przejażdżki przez lasy i łąki. Poruszaj się na rowerze SENSA wyłącznie po oznaczonych i utwardzonych drogach i jezdniach.

Na początku chcielibyśmy przedstawić części, z jakich składa się Twój rower SENSA. W tym celu należy rozłożyć przednią stronę okładki instrukcji obsługi SENSA (h). Tutaj znajduje się ilustracja przykładowego roweru SENSA wraz z opisem wszystkich niezbędnych elementów konstrukcyjnych. Niech ta strona podczas czytania będzie otwarta. To pozwoli szybko znaleźć części wymienione w tekście.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Dla własnego bezpieczeństwa nie warto przeceniać swoich umiejętności. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSA.**
- Pamiętaj: rowerzysta nie może zaczepiać się do pojazdów. Jazda rowerem bez trzymania jest zakazana. Stopy zdejmować można z pedałów wyłącznie wtedy, gdy wymaga tego stan jezdni. Weź pod uwagę także fakt, że jazda ze słuchawkami na uszach jest dozwolona, o ile nie dochodzi do zakłócenia akustycznej percepcji.**



Pamiętaj, że każdy rodzaj roweru (dalej nazwany **kategorią**) został skonstruowany w określonym celu użytkowania. Wykorzystuj Twój rower SENA wyłącznie zgodnie z jego przeznaczeniem, w przeciwnym razie zachodzi niebezpieczeństwo przeciążenia i uszkodzenia roweru SENA, co może doprowadzić do nieprzewidywalnych konsekwencji i tym samym do wypadku! W przypadku użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem gwarancja nie obowiązuje.

Pamiętaj, aby Twój sprzedawca SENSEA poinformował cię na temat kategorii danego roweru. Sprawdź swoją kartę roweru.

Informacje na temat **maksymalnie dopuszczalnej masy łącznej** znajdują się na tabliczce znamionowej na rowerze SENSE lub w karcie roweru (a) w tej instrukcji obsługi. W razie niepewności należy skontaktować się ze sprzedawcą SENSE.

Kategoria 3 do 5: rowery górskie

Pojęcie „rower górski” w swej pierwotnej formie już niemalże nie istnieje. W celu dopasowania do specyficznego przeznaczenia zaprojektowano mnóstwo rodzajów tego roweru. Korzystaj ze swojego roweru SENSE wyłącznie w zakresie przewidzianego użytkowania. Przestrzegaj na drogach publicznych przepisów ruchu drogowego.

Ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie rowery górskie nie zawsze są przeznaczone do jazdy po drogach publicznych. Przed użyciem na drogach publicznych należy wyposażyć je odpowiednio w przepisowe urządzenia (b). Przestrzegaj na drogach publicznych przepisów ruchu drogowego. Dalsze informacje można znaleźć w rozdziale „**Regulacje prawne dotyczące udziału w ruchu drogowym**”.

Pamiętaj, aby Twój sprzedawca SENSEA poinformował cię na temat kategorii danego roweru SENSEA. Sprawdź swoją kartę roweru.

Kategoria 3: rowery górskie typu cross country, maratonowe i turystyczne

Rowery górskie i komponenty kategorii 3 są stosowane w jazdach sportowych i konkurencyjnych z technicznie umiarkowanie do znacznie wymagającymi drogami. Rowery górskie i komponenty tej kategorii są przeznaczone do jazdy na trudnych do pokonania ścieżkach (c), nierównych, nieutwardzonych drogach oraz po trudnym, nieuzbrojonym terenie. Wymagają one technicznych umiejętności jazdy. Skoki można wykonywać do wysokości 60 cm.

Rowery górskie i komponenty kategorii 3 nie nadają się jednak do kamienistego terenu, wyższych skoków (d) itd. oraz do zawodów wyższych kategorii.



Rowery górskie typu cross country (e), maratonowe i turystyczne to z reguły rowery górskie typu hardtail i w pełni amortyzowane rowery górskie z krótką drogą amortyzującą (100–120 mm).

Jednak w szczególności skoki mogą u niedoświadczonych rowerzystów pociągać za sobą nieczyste lądowania, poprzez które dochodzi do znaczącego podwyższenia oddziałujących sił oraz do możliwych uszkodzeń lub obrażeń. Zalecamy uczestnictwo w kursie techniki jazdy. W razie potrzeby poddawaj swój rowery SENSE częściej, niż jest to zalecane w planie konserwacji fachowej kontroli.

⚠ OSTRZEŻENIE

Rowery SENSE kategorii 3 nie nadają się jazdy po kamienistym terenie, wysokich i dalekich skoków, ślizgów, jazdy po schodach, wykonywania stoppie, wheelie (f) lub sztuczek itd.!

Kategoria 4: rowery górskie enduro i all mountain, rowery trailowe

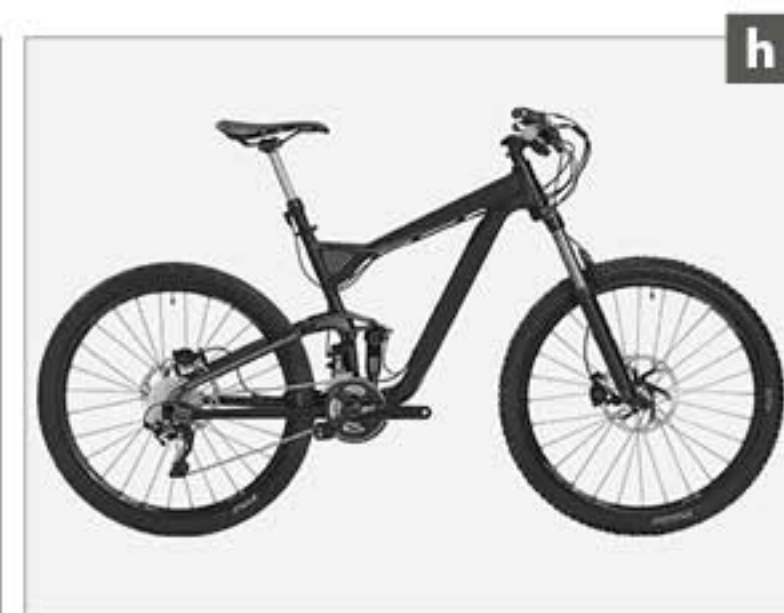
Rowery górskie i komponenty kategorii 4 są stosowane w jazdach sportowych i konkurencyjnych z technicznie bardzo wymagającymi drogami. Rowery górskie i komponenty tej kategorii są przeznaczone do jazdy po trudnych, nierównych i częściowo kamienistych ścieżkach i nieutwardzonych drogach przy prędkości poniżej 40 km/h. Skoki można wykonywać do wysokości 120 cm.

Rowery górskie i komponenty kategorii 4 nie nadają się jednak do regularnego i częstego używania w parkach rowerowych oraz do zawodów wyższych kategorii.

Rowery górskie enduro (g) i all mountain (h) to z reguły w pełni amortyzowane rowery górskie ze średnią drogą amortyzującą (130–160 mm).

⚠ OSTRZEŻENIE

Rowery górskie SENSE kategorii 4 ze względu na silniejsze obciążenia poddawać należy po każdej jeździe kontrolom pod kątem ewentualnych uszkodzeń. Co najmniej co 75 godzin użytkowania wymagana jest inspekcja w specjalistycznym serwisie SENSE.



Kategoria 5: rowery dirt, rowery górskie freeride i downhill

Rowery górskie i komponenty kategorii 5 są stosowane w sportach ekstremalnych, np. w parkach rowerowych (a), na specjalnych trasach downhill i w zawodach. Rowery górskie i komponenty tej kategorii są przeznaczone do ekstremalnych skoków lub do zjazdów po nieutwardzonych, mocno kamienistych ścieżkach przy prędkościach powyżej 40 km/h. Skoki można wykonywać także powyżej wysokości 120 cm.

Z reguły rowery górskie ze specjalnie wzmocnioną ramą hardtail i widelcami dirt są typowe dla rowerów typu dirt. W pełni amortyzowane rowery górskie z bardzo długą drogą amortyzacji są typowe dla rowerów górskich typu freeride.

Rowery dirt (b) posiadają ze względu na swoje przeznaczenie często tylko jeden hamulec.

Jeśli chcesz użytkować rower dirt w zakresie wykraczającym poza jego typowe przeznaczenie, musisz go odpowiednio wyposażyć.

Rowery górskie freeride (c) to w pełni amortyzowane rowery górskie z bardzo długimi drogami amortyzującymi.

W tych rowerach górskich konieczne należy mieć na względzie intensywną kontrolę roweru po każdej jeździe pod kątem ewentualnych uszkodzeń. Wcześniejsze uszkodzenia mogą spowodować awarię już w przypadku o wiele słabszych kolejnych obciążeń. Ponadto należy koniecznie pamiętać o regularnej wymianie ważnych dla bezpieczeństwa komponentów. Zaleca się koniecznie noszenie specjalnych ochraniaczy (d).

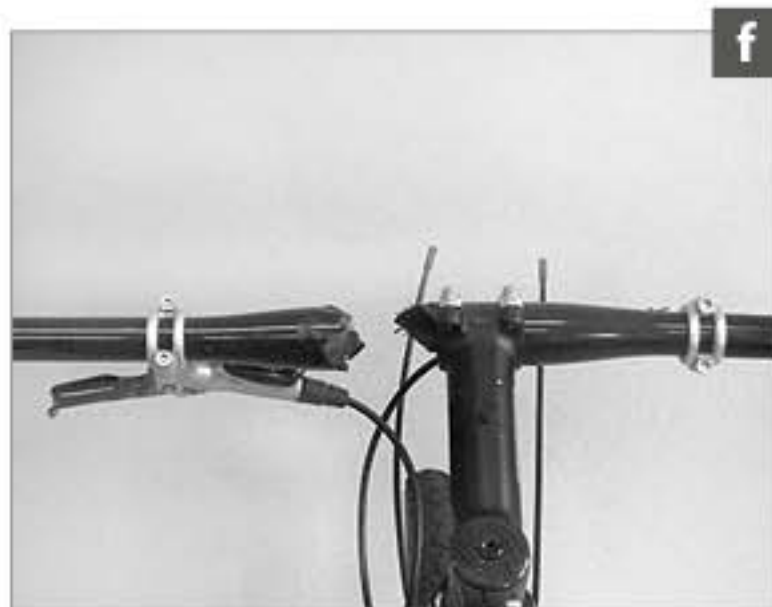
⚠ OSTRZEŻENIE

Rowery górskie SENSEA kategorii 5 ze względu na silniejsze obciążenia poddawać należy po każdej jeździe kontrolom pod kątem ewentualnych uszkodzeń. Co najmniej co 50 godzin użytkowania wymagana jest inspekcja w specjalistycznym serwisie SENSEA.



⚠ OSTRZEŻENIE

- Nie przeceniaj swoich umiejętności dla własnego bezpieczeństwa. Niektóre techniki profesjonalistów wydają się łatwe, w rzeczywistości są jednak zagrożeniem dla zdrowia i życia. Zawsze noś dostateczne ubranie ochronne (e).
- Wykorzystuj swój rower SENSE wyłącznie zgodnie z jego przeznaczeniem, w przeciwnym razie zachodzi niebezpieczeństwo przeciążenia i uszkodzenia roweru SENSE (f+g). Niebezpieczeństwo wypadku!
- Twój rower SENSE zaprojektowany jest pod kątem maksymalnie dopuszczalnej masy łącznej. W tym kontekście podliczana jest łączna waga rowerzysty, bagażu, roweru SENSE i fotelika dziecięcego lub masy ciągnionej, o ile dozwolone. Informacje na temat maksymalnie dopuszczalnej masy łącznej znajdują się na tabliczce znamionowej na rowerze SENSE lub w karcie roweru w tej instrukcji obsługi. W razie niepewności należy skontaktować się ze sprzedawcą SENSE.
- Rowery górskie SENSE (typu cross country, maratonowe, turystyczne, typu enduro, all mountain, dirt oraz freeride) ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie nie zawsze są przeznaczone do jazdy po drogach publicznych. Przed użyciem na drogach publicznych należy wyposażyć je odpowiednio w przepisowe urządzenia (h). Przestrzegaj na drogach publicznych przepisów ruchu drogowego.



⚠ OSTRZEŻENIE

- Regularna konserwacja Twojego roweru SENSE jest nieodzowna dla jego sprawności i ważna dla Twojego bezpieczeństwa. Tylko Ty jako właściciel wiesz, jak często używasz swojego roweru SENSE, gdzie nim jeździsz i w jakim stopniu jest eksploatowany. Dlatego to Ty jesteś odpowiedzialny za przeprowadzanie regularnych inspekcji i konserwacji. Więcej informacji na ten temat znajdziesz w rozdziale „Plan serwisowania i konserwacji”. Lub zgłoś się do mechanika rowerowego SENSE.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- Więcej informacji na temat użytkowania zgodnego z przeznaczeniem Twojego roweru SENSE oraz maksymalnie dopuszczalnej masy łącznej (rowerzysta, bagaż, rower SENSE oraz fotelik dziecięcy lub masa ciągniona, o ile dozwolone) znajdziesz w karcie roweru oraz w rozdziale „Przed pierwszą jazdą”.

PRZED PIERWSZĄ JAZDĄ

1. Twój rower SENSА zaprojektowany jest pod kątem **maksymalnie dopuszczalnej masy łącznej**. W tym kontekście podliczana jest łączna waga rowerzysty, bagażu, roweru SENSА i fotelika dziecięcego lub masy ciągnionej, o ile dozwolone. Informacje na temat maksymalnie dopuszczalnej masy łącznej znajdują się na tabliczce znamionowej na rowerze SENSА lub w karcie roweru w tej instrukcji obsługi. W razie niepewności należy skontaktować się ze sprzedawcą SENSА.
2. W celu uczestniczenia w ruchu drogowym należy pamiętać o przepisach prawnych. Przepisy te różnią się w zależności od kraju, dlatego też rowery niekoniecznie wyposażone są kompletnie. W kwestii przepisów i rozporządzeń obowiązujących w Twoim kraju lub w kraju, w którym zamierzasz skorzystać ze swojego roweru, zasięgnij rady u Twojego sprzedawcy SENSА. Zanim użyjesz roweru SENSА w ruchu drogowym, zleć jego odpowiednie wyposażenie.
3. Czy znasz działanie układu hamulcowego (a)? Należy przeczytać w karcie roweru i sprawdzić, czy można obsługiwać hamulec przedniego koła za pomocą tej samej dźwigni (b) (prawej lub lewej), jak dotychczas. Jeśli nie, jeszcze przed pierwszą jazdą należy zlecić sprzedawcy SENSА przełożenie dźwigni hamulców.

Działanie nowoczesnych hamulców (c) może być ewentualnie o wiele silniejsze niż w przypadku dotychczas używanych przez Ciebie hamulców. Najpierw wykonaj kilka prób hamowania na płaskiej nawierzchni o dobrej przyczepności poza ruchem ulicznym.

Dalsze informacje można znaleźć w rozdziale „**Układ hamulcowy**” oraz w załączonych instrukcjach.

4. Czy znasz rodzaj oraz działanie układu przełączania biegów (d)? Poproś Twojego sprzedawcę SENSА o wyjaśnienie sposobu działania układu przełączania biegów i zapoznaj się z układem tym poza ruchem drogowym.

Dalsze informacje można znaleźć w rozdziale „**Układ przełączania biegów**” oraz w załączonych instrukcjach.

5. Czy prawidłowo wyregulowano siodełko i kierownicę? Siodełko ustawione powinno być tak, aby można było jeszcze dosięgnąć piętą do znajdującego się w najniższym położeniu pedału (e). Sprawdź, czy, siedząc na siodełku, możesz jeszcze dotknąć podłoża czubkami palców. Sprzedawcą SENSА służy pomocą, jeśli pozycja siedzenia wymaga zmiany.

Więcej informacji znajdziesz w rozdziale „**Dopasowanie roweru SENSА do rowerzysty**”.



6. Jeśli pedały zatraskowe (tzw. systemowe) (f) są elementem wyposażenia Twojego roweru SENSE: czy jechałeś już kiedyś z dopasowanym do nich obuwem? Zapoznaj się najpierw podczas postoju ze sposobem zatraskiwania i zwalniania buta. Poproś swojego sprzedawcę SENSE o wyjaśnienie sposobu działania tych pedałów.

Dalsze informacje można znaleźć w rozdziale „**Pedały i obuwie**” oraz w załączonych instrukcjach.

7. Jeśli kupiłeś rower z amortyzatorem, powinieneś zlecić mechanikowi prawidłowe ustawienie zawieszenia. Nieprawidłowe ustawienia elementów sprężynowych mogą doprowadzić do ich wadliwego działania lub uszkodzeń elementu sprężynowego. Zawsze w takiej sytuacji pogarszają się właściwości jezdne i nie można zagwarantować maksymalnego bezpieczeństwa oraz przyjemności jazdy.

Dalsze informacje można znaleźć w rozdziałach „**Amortyzowane widełce**” (g) i „**Amortyzacja tylnego trójkąta**” (h), w razie potrzeby do instrukcji zostały dołączone także wskazówki na temat rowerów amortyzowanych i amortyzowanych widełców.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Wykorzystuj rower SENSE wyłącznie zgodnie z jego przeznaczeniem, w przeciwnym razie zachodzi niebezpieczeństwo jego przeciążenia i uszkodzenia. Niebezpieczeństwo wypadku!**



⚠ OSTRZEŻENIE

- W przypadku braku doświadczenia lub zbyt silnego napięcia pedałów zatraskowych nie można ewentualnie uwolnić buta z pedału. Niebezpieczeństwo wypadku!**
- Z uwagi na swoje specjalne przeznaczenie niektóre rowery typu dirt-bike posiadają tylko jeden hamulec. Tymi rowerami górskimi można jeździć tylko po zamkniętym terenie.**

⚠ UWAGA

- Należy zwrócić uwagę w szczególności na to, by mieć wystarczającą swobodę w kroku, aby nie odnieść obrażeń w razie konieczności szybkiego zejścia z roweru SENSE.**

WSKAZÓWKA

- Zalecamy zawrzeć prywatne ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej. Upewnij się, że Twoje ubezpieczenie pokrywa tego typu szkody. Zwróć się w tej kwestii do Twojej agencji ubezpieczeniowej.**

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- Przed podłączeniem przyczepki do roweru SENSE lub montażem fotelika należy przeczytać kartę roweru i skontaktować się ze specjalistycznym serwisem SENSE.**

PRZED KAŻDĄ JAZDĄ

Rower SENSEA był wielokrotnie sprawdzany w procesie produkcji oraz podczas kontroli końcowej przez sprzedawcę SENSEA. Ponieważ podczas transportu roweru SENSEA może dojść do zmian w jego działaniu lub osoby trzecie mogą manipulować przy rowerze SENSEA podczas postoju, przed każdą jazdą należy sprawdzać:

1. Czy szybkozamykacze (a), osie sztywne lub połączenia śrubowe przedniego i tylnego koła, sztycy i innych komponentów są prawidłowo zamknięte? Więcej informacji na ten temat znajdziesz w rozdziale „**Obsługa szybkozamykaczy i osi sztywnych**”.
2. Czy opony są w dobrym stanie i czy ciśnienie w nich jest odpowiednie (b)? Wyższe ciśnienie opon gwarantuje większą stabilność jazdy oraz lepiej zabezpiecza przed awarią opon. Informacje na temat ciśnienia minimalnego oraz maksymalnego (bar lub psi) znajdziesz na ścianie bocznej opony. Dalsze informacje można znaleźć w rozdziale „**Koła i opony**” oraz w dołączonych instrukcjach.
3. Obracaj swobodnie oba koła, aby skontrolować ruch obrotowy. Obserwuj przy tym szczelinę między okładziną hamulcową a obręczą koła lub w przypadku rowerów z hamulcami tarczowymi – pomiędzy ramą a obręczą koła lub oponą.

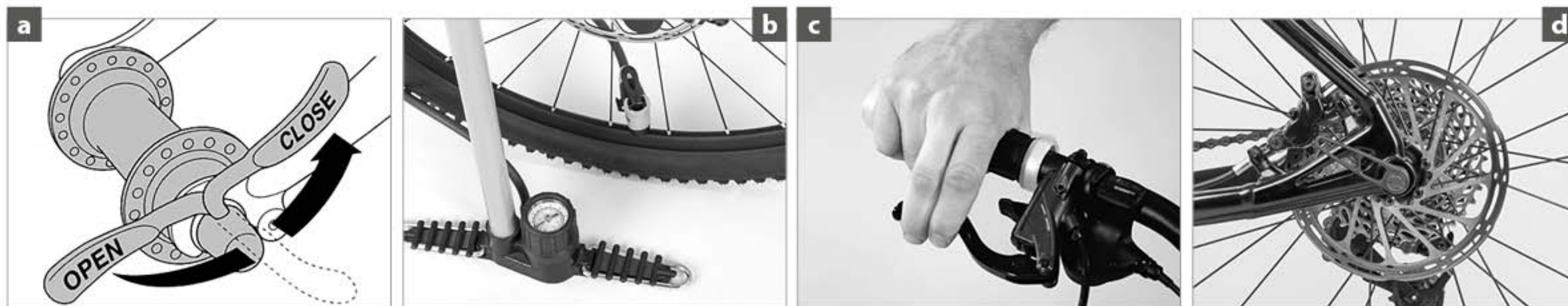
Nieprawidłowy ruch obrotowy może również wskazywać na boczne pęknięcie opony lub obręczy, złamanie osi i zerwane szprychy. Dalsze informacje można znaleźć w rozdziale „**Koła i opony**” oraz w dołączonych instrukcjach.

4. Wykonaj próbę hamulców podczas postoju, przyciągając silnie dźwignię hamulca w kierunku kierownicy (c).

Okładziny w **hamulcach szczękowych** muszą równocześnie oraz całą powierzchnią dotykać krawędzi obręczy. Nie należy dotykać opon ani podczas hamowania, ani w stanie otwartym lub też w międzyczasie. Po zaciągnięciu dźwigni nie powinna stykać się z kierownicą. W przypadku hamulców hydraulicznych z przewodów nie może wyciekać olej! Sprawdź także grubość okładzin.

W przypadku **hamulców tarczowych** (d) nacisk od razu musi być stabilny. Jeżeli stabilny nacisk odczuwalny jest dopiero po kilkukrotnym naciśnięciu dźwigni hamulca, to rower SENSEA poddać należy kontroli u sprzedawcę SENSEA Twojego zaufania. Po zaciągnięciu dźwigni nie powinna stykać się z kierownicą. W przypadku hamulców hydraulicznych z przewodów nie może wyciekać olej ani płyn hamulcowy! Sprawdź także grubość okładzin.

Dalsze informacje można znaleźć w rozdziale „**Układ hamulcowy**” oraz w załączonych instrukcjach.



5. Spuść rower SENSA na ziemię z niewielkiej wysokości. Skontroluj miejsca, w których dochodzi do stukotania. W razie potrzeby sprawdź łożyska i połączenia śrubowe.
6. W przypadku zamiaru poruszania się w ruchu drogowym należy wyposażyć rower zgodnie z przepisami obowiązującymi w kraju użytkowania (e). Jazda bez świateł i odblasków przy złej widoczności i w ciemności jest bardzo niebezpieczna. Rowerzysta nie jest widoczny dla innych uczestników ruchu. Podczas jazdy w ruchu ulicznym potrzebne jest zawsze przepisowe oświetlenie. Światło należy włączać już przy zapadającym zmroku. Dalsze informacje można znaleźć w rozdziale „Regulacje prawne dotyczące udziału w ruchu drogowym”.
7. W przypadku roweru SENSA z amortyzacją należy przeprowadzić następujący test: oprzyj się o rower SENSA i sprawdź, czy amortyzatory uginają się i wracają w zwykły sposób (f). Dalsze informacje można znaleźć w rozdziałach „Amortyzowane widełce” i „Amortyzacja tylnego trójkąta” oraz w dołączonych instrukcjach.
8. Przed wyruszeniem w drogę upewnij się, że ew. domontowana podpórka do roweru jest całkowicie złożona. **Niebezpieczeństwo wypadku!**
9. Należy pamiętać o zabraniu ze sobą solidnego zapięcia szklowego, składanego (g) lub zamka łańcuchowego. Skuteczną ochronę przed kradzieżą zapewnia wyłącznie przymocowanie roweru SENSA do zamontowanego na stałe przedmiotu.

⚠ OSTRZEŻENIE

- *Jeśli mocowania nie są prawidłowo zamknięte, od roweru mogą odłączyć się części. Konsekwencją byłyby ciężkie upadki!*
- *Nie należy rozpoczynać jazdy, jeśli Twój rower SENSA nie spełnia któregoś z powyższych warunków! Wadliwy rower SENSA może doprowadzić do ciężkich wypadków! W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSA.*
- *Na skutek wpływów podłoża i sił, które oddziałują na rower SENSA, jest on narażony na silne obciążenia. Na obciążenia dynamiczne różne elementy konstrukcyjne reagują zużyciem i zmęczeniem. Należy regularnie kontrolować rower SENSA pod kątem oznak zużycia, zadrapań, odkształceń, przebarwień lub początkowych pęknięć. Elementy konstrukcyjne, których okres żywotności się skończył, mogą nagle zawieść w działaniu. Rower SENSA należy regularnie serwisować w serwisie SENSA, aby w razie potrzeby umożliwić wymianę tych części.*
- *Należy pamiętać, że droga hamowania się wydłuża, jeśli rower SENSA jest wyposażony w kierownicę z rogami (h). Nie we wszystkich pozycjach dźwignie hamulca znajdują się w korzystnej odległości od dłoni.*



PO UPADKU

1. Sprawdź, czy koła nadal mocno zaciśnięte są w mocowaniach koła (hakach widelca) (a) oraz czy obręcze koła znajdują się centralnie w ramie bądź w widelcu. Doprowadzić koła do ruchu obrotowego, obserwując przy tym szczelinę między okładzinami hamulca a krawędziami bocznymi obręczy lub między ramą a oponą. Jeśli szczelina ta poważnie się zmienia i nie masz na miejscu możliwości wyregulowania, trzeba w przypadku hamulców szczękowych hamulec nieznacznie otworzyć, aby obręcz mogła obracać się między okładzinami bez ocierania. Należy pamiętać, że działanie hamulców jest wtedy prawdopodobnie ograniczone. Dalsze informacje można znaleźć w rozdziałach „**Układ hamulcowy**”, „**Obsługa szybkozamykaczy i osi sztywnych**”, „**Koła i opony**” oraz w dołączonych instrukcjach.
2. Sprawdź, czy kierownica i wspornik kierownicy nie uległy zgięciu lub częściowemu złamaniu i czy ustawione są nadal prosto (b). Sprawdź, czy wspornik kierownicy nadal jest pewnie umocowany w widelcu przekręcając kierownicę względem przedniego koła (c). Oprzyj się krótko o dźwignie hamulców i sprawdź bezpieczne osadzenie kierownicy we wsporniku kierownicy. W razie potrzeby wyprostuj dane elementy i ostrożnie dokręć śruby w celu bezpiecznego zaciśnięcia części.

Momenty dokręcania znajdują się na danych częściach, w rozdziale „**Zalecane momenty dokręcania śrub**” lub w ew. załączonych instrukcjach producentów komponentów. Alternatywnie można je znaleźć do pobrania na stronach internetowych danych producentów komponentów. Dalsze informacje można znaleźć w rozdziałach „**Dopasowanie roweru SENSE do rowerzysty**”, „**Łożysko sterowe/stery**” oraz w dołączonych instrukcjach.

3. Sprawdź, czy łańcuch nadal umieszczony jest na kołach łańcuchowych i zębatkach. Jeśli rower SENSEA przewrócił się na stronę, na której znajdują się przerzutki, należy sprawdzić funkcjonowanie przerutek. Poproś pomocnika o podniesienie roweru SENSEA za siodelko i przełącz ostrożnie wszystkie biegi. W szczególności przy przeliczaniu w kierunku mniejszych biegów, gdy łańcuch wskakuje na większe zębatki, należy zwracać uwagę na odstęp przerutki tylnej od szprych (d+e).

Wygięta przerzutka tylna lub wygięty hak widelca/hak przerutki może być przyczyną dostania się przerutki tylnej do szprych lub przeskoczenia łańcucha. Przerzutka tylna, koło tylne oraz rama mogą w ten sposób ulec zniszczeniu. Sprawdź działanie przerutki przedniej, ponieważ przesunięta przerzutka przednia może spowodować spadek łańcucha i tym samym utratę napędu w rowerze SENSEA. Dalsze informacje można znaleźć w rozdziale „**Układ przełączania biegów**” oraz w załączonych instrukcjach.



4. Spójrz od noska siodełka wzdłuż rury górnej lub w kierunku osłony mechanizmu suportu i sprawdź czy siodełko nie jest przekręcone. W razie potrzeby otwórz zacisk, wyprostuj siodełko, a następnie zamknij zacisk. Dalsze informacje można znaleźć w rozdziałach „Dopasowanie roweru SENSE do rowerzysty”, „Obsługa szybkozamykaczy i osi sztywnych” oraz w dołączonych instrukcjach producentów komponentów.
5. Podnieść rower SENSE o kilka centymetrów nad podłoże i opuścić gwałtownie na ziemię (f). Jeśli słychać przy tym dźwięki, należy poszukać poluzowanych połączeń śrubowych. W razie potrzeby nieznacznie je dokręć.
6. Na koniec przejrzyj raz jeszcze cały rower SENSE w celu znalezienia ewentualnie powstałych zagięć, przebarwień lub pęknięć (g).

Jeśli Twój rower SENSE przeszedł te kontrole bezbłędnie, można nim bardzo ostrożnie i najkrótszą drogą wrócić do domu. Unikaj gwałtownych przyspieszeń, hamowań oraz jazdy na stojąco. W przypadku wątpliwości co do sprawności roweru SENSE lepiej wrócić samochodem niż podejmować ryzyko.

Po przybyciu do domu rower SENSE należy jeszcze raz dokładnie sprawdzić. Uszkodzone części należy naprawić. Zasięgnij rady u Twojego sprzedawcy SENSE. Dalsze informacje na temat części karbonowych można znaleźć w rozdziale „Karbon – ważne wskazówki”.

⚠ OSTRZEŻENIE

- *Odkształcone elementy, w szczególności części z aluminium, mogą ulec nagłemu złamaniu. Nie można ich ponadto prostować, gdyż wtedy również istnieje poważne ryzyko złamania. Dotyczy to w szczególności widelca, kierownicy, wspornika kierownicy, korb, sztycy i pedałów. W razie wątpliwości zawsze lepszą decyzją jest wymiana danych części, gdyż Twoje bezpieczeństwo ma priorytet. Zasięgnij rady u Twojego sprzedawcy SENSE.*
- *Jeśli Twój rower SENSE zawiera elementy z karbonu (h), to po upadku lub podobnym incydencie Twój rower SENSE koniecznie należy dostarczyć do mechanika SENSE Twojego zaufania. Karbon jest niezwykle wytrzymałym materiałem, który pozwala na duże obciążenia przy jednocześnie niewielkiej masie komponentów. Karbon odznacza się jednak właściwością, w ramach której ewentualne nadwerężenia uszkodzić mogą zespolenia włókien wewnątrz – bez widocznych odkształceń na danym elemencie, podobnie jak w przypadku stali lub aluminium. Uszkodzony element może nagle zawieść. Niebezpieczeństwo wypadku!*



OBSŁUGA SZYBKOSAMYKACZY I OSI SZTYWNYCH

Szybkozamykacze

Aby umożliwić szybką regulację oraz montaż i demontaż, większość rowerów górskich SENSEA wyposażona jest w szybkozamykacze. Wszystkie szybkozamykacze należy przed każdym użyciem roweru SENSEA sprawdzić pod kątem mocnego osadzenia. Z szybkozamykaczami należy obchodzić się nadzwyczaj ostrożnie, gdyż zależy od nich Twoje własne bezpieczeństwo.

Aby uniknąć wypadków, przeciwicz poprawną obsługę szybkozamykaczy.

Szybkozamykacze składają się zasadniczo z dwóch elementów obsługi:

1. dźwigni po jednej stronie piasty: przekształca ona ruch zamykający poprzez mimośród w siłę zacisku (a).
2. nakrętki zaciskowej po przeciwnej stronie piasty: przy jej użyciu na drążku gwintowanym (osi szybkozamykacza) ustawiane jest napięcie wstępne (b).



⚠ OSTRZEŻENIE

- Należy pamiętać, aby dźwignie obu szybkozamykaczy koła znajdowały się zawsze po przeciwnej stronie napędu łańcuchowego. To pozwala uniknąć omyłkowego zamontowania przedniego koła niewłaściwą stroną. W przypadku rowerów SENSEA z hamulcami tarczowymi i szybkozamykaczami z osią 5 mm pomocne może być przełożenie obu dźwigni na stronę napędu (c). Pozwala to uniknąć styczności z tarczą i ryzyka oparzenia palców. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSEA.
- Nigdy nie jeźdź rowerem, którego mocowania kół nie zostały sprawdzone przed wyruszeniem w drogę. Niebezpieczeństwo wypadku!

⚠ UWAGA

- Nie dotykać gorącej tarczy hamulcowej natychmiast po zatrzymaniu – można się oparzyć! Przed otwarciem szybkozamykacza należy odczekać, aż tarcza hamulcowa ostygnie.

WSKAZÓWKA

- W miejscu postoju należy przypiąć koła przymocowane szybkozamykaczami wraz z ramą do zamontowanego na stałe przedmiotu.

W jaki sposób pewnie zamocować komponent przy użyciu szybkozamykacza

Otwórz szybkozamykacz. Teraz widoczny powinien być napis „open” (otwarty) (d).

Upewnij się, że komponent, który zamierzasz umocować, znajduje się w poprawnej pozycji. Dalsze informacje na ten temat można znaleźć w rozdziałach „Koła i opony” i „Dopasowanie roweru SENSE do rowerzysty”.

Przesunąć dźwignię w kierunku pozycji zamknięcia, tak aby na zewnątrz widoczny był napis „close”. Od rozpoczęcia ruchu zamykającego do połowy drogi dźwignia powinna się bardzo lekko poruszać (e). Następnie siła dźwigni musi się wyraźnie zwiększyć, a na końcu powinna się ona poruszać z wyraźnym trudem. Posługując się kłębem kciuka, przyciągnij pomocniczo palcami do stałego elementu, np. widelca (f) lub rury tylnego trójkąta, jednakże nie do tarczy hamulcowej czy do szprychy.

W położeniu krańcowym dźwignia musi być ustawiona prostopadle do osi szybkozamykacza; w żadnym wypadku nie może odstawać na bok. Dźwignia musi przylegać do ramy lub widelca w taki sposób, aby niemożliwe było jej niezamierzone otwarcie. Powinna być jednak łatwo dostępna w celu umożliwienia szybkiego użycia.

Sprawdź pozycję, naciskając koniec zamkniętej dźwigni i próbując ją przekręcić (g). Jeśli dźwignia się porusza, należy ją otworzyć i zwiększyć napięcie wstępne. W tym celu należy dokręcić nakrętkę zaciskową po przeciwnej stronie o połowę obrotu w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Zamknąć szybkozamykacz i ponownie sprawdzić pozycję dźwigni.

Na koniec należy unieść koło kilka centymetrów nad podłoże i uderzyć z góry w oponę (h). Dobrze zamocowane koło pozostaje w ramie w mocowaniach osi ramy lub widelca i nie klekocze.

Aby sprawdzić szybkozamykacz siodełka, należy spróbować przekręcić siodełko względem ramy.

OSTRZEŻENIE

Niewłaściwie zamknięty szybkozamykacz może spowodować odłączenie się koła. Poważne niebezpieczeństwo wypadku!

WSKAZÓWKA

Szybkozamykacze można wymienić na zabezpieczenie przed kradzieżą. Do tego celu potrzebny jest specjalnie zakodowany klucz lub klucz imbusowy. W przypadku pytań, zgłoś się do swojego sprzedawcy SENSE.



Osie sztywne

Osie sztywne (a) są używane, gdy rower SENSE ulega wysokiemu obciążeniu, czyli np. podczas sportowego użytkowania typu cross country, maraton, all mountain itp. Nadają one amortyzowanym widelcom i tylnym trójkątom odpowiednią sztywność.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Przed przystąpieniem do eksploatacji lub wymiany zestawu widelca lub zestawu koła z systemem osi sztywnych należy koniecz- nie zapoznać się z instrukcją obsługi danego producenta widelca lub koła.

Obecnie na rynku istnieje wiele różnych systemów osi sztywnych. Niektóre z nich są mocowane szybkozamykaczami. Inne systemy wymagają do montażu lub demontażu ewentualnie użycia specjalistycznych narzędzi.

W przypadku wszystkich systemów należy podczas montażu zapewnić czyste osie sztywne, mocowania kół w widelcu i piasty. W razie potrzeby przeczyść te części ścierką i ew. za pomocą wody lub odrobiny płynu do mycia naczyń. Jeśli któreś z ustawień i umocowań kół nie działa prawidłowo, skontaktuj się ze swoim sprzedawcą SENSE.

Osie sztywne przy amortyzowanym widelcu

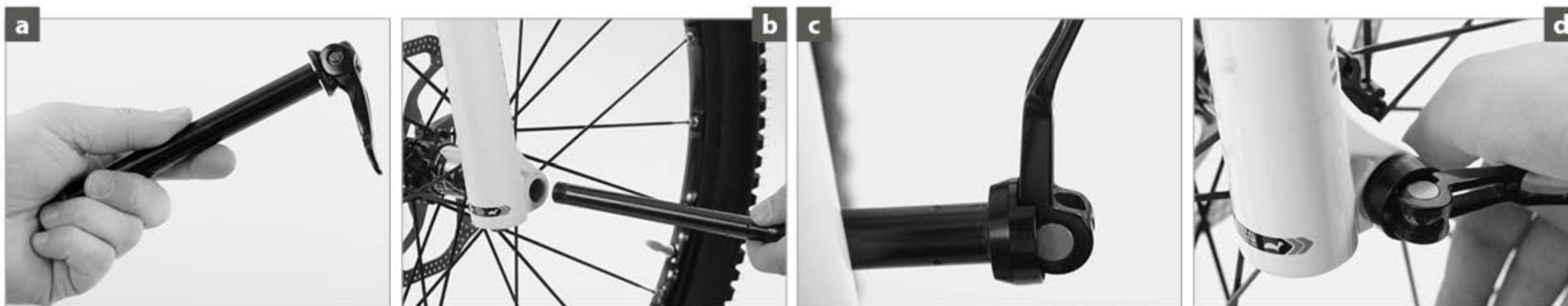
System osi sztywnych RockShox Maxle i Maxle-Lite 15 lub 20 mm

Montowanie koła

W systemie osi sztywnych Maxle z dźwignią zaciskową osadź przednie koło w widelcu, jednocześnie wkładając tarczę hamulcową w zacisk hamulca. Ustawić koło przednie w odpowiedniej pozycji między mocowaniami i wsunąć od prawej oś z otwartą dźwignią szybkozamykacza Maxle w zamocowanie i piastę (b).

Pamiętaj, aby dźwignia szybkozamykacza otwarta była całkowicie (c) i znajdowała się we wnętrzu osi. Gdy gwint osi chwyci gwint lewej goleni widelca, obrócić oś w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. W przypadku pierwszych obrotów oś sztywna musi obracać się lekko.

Teraz kręć dźwignią z siłą w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, tak aby oś była mocno dokręcona. Pamiętaj, aby dźwignia szybkozamykacza przy dokręcaniu nie wysunęła się z wnętrza osi. Na koniec zamknij szybkozamykacz Maxle tak jak zwyczajny szybkozamykacz (d). Dźwignia szybkozamykacza nie może odstawać do przodu lub na zewnątrz i nie powinna przylegać do goleni dolnej.



Wymontowanie koła

W przypadku systemu osi sztywnych Maxle do końca otwórz samozamykacz. Pamiętaj, aby otwarta dźwignia szybkozamykacza znajdowała się we wnętrzu osi. Wykręć oś sztywną w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Uważaj, aby otwarta dźwignia szybkozamykacza przy odkręcaniu nie wyslizgnęła się z wnętrza osi.

Gdy gwint osi sztywnej zostanie do końca wykręcony z gwintu goleni dolnych, możesz wyjąć oś sztywną.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Dalsze informacje można znaleźć na www.rockshox.com

Fox E-Thru 15 mm (e)**Montowanie koła**

Osadź przednie koło w widelcu, jednocześnie wkładając tarczę hamulcową w zacisk hamulca. Ustaw przednie koło w odpowiedniej pozycji między mocowaniami i wsuń od lewej oś z otwartą dźwignią samozamykacza E-Thru przez zamocowanie i piastę (f).

Gdy gwint osi chwyci gwint prawej goleni widelca, zakręć oś w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (g). W przypadku pierwszych obrotów oś sztywna musi obracać się lekko. Zakręć oś lekko, a potem o ok. jedną trzecią obrotu z powrotem.

Zamknij szybkozamykacz E-Thru tak, jak zwyczajny szybkozamykacz. Dźwignia powinna się na początku poruszać lekko i bez siły zacisku. Podczas drugiej połowy drogi siła dźwigni musi wyraźnie wzrosnąć, a pod koniec dźwignia powinna poruszać się z wyraźnym trudem.

Jeśli dźwigni nie będzie można domknąć, otwórz ją i przekręć oś lekko w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Spróbuj teraz ponownie zamknąć dźwignię szybkozamykacza. Posługując się powierzchnią dłoni, pociągnij pomocniczo palcami za goleń widelca (h), jednak w żadnym wypadku nie za szprychę lub za tarczę hamulcową. Po zamknięciu dźwignia szybkozamykacza musi być tak domknięta, aby nie można jej było przekręcić. Dźwignia szybkozamykacza nie powinna odstawać do przodu lub na zewnątrz. Najlepiej zamykać ją przed golenią dolną prawie że pionowo do góry.

Wymontowanie koła

W przypadku systemu osi sztywnych Fox E-Thru 15 mm do końca otwórz samozamykacz. Wykręć oś sztywną w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



Gdy gwint osi sztywnej zostanie do końca wykręcony z gwintu goleni dolnych, możesz wyjąć oś sztywną.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Dalsze informacje można znaleźć na www.ridefox.com

SR SUNTOUR Q-LOC2 (a)

Montowanie koła

W systemie SR SUNTOUR Q-LOC 15 mm osadzić koło w widelcu i ew. równocześnie włożyć tarczę hamulcową w zacisk hamulca. Ustaw koło przednie między mocowaniami kół.

Otwórz do końca samozamykacz osi sztywnej SR SUNTOUR. Obracaj część współpracującą osi na osi sztywnej w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, dopóki nie otworzy się mechanizm zatrzaskowy.

Wsuń teraz oś z otwartą dźwignią szybkozamykacza i poluźnionym mechanizmem zatrzaskowym z lewej (b) strony przez mocowanie koła i piastę, tak aby zaskoczyła ona ze słyszalnym kliknięciem.

Następnie przekręć silnie szybkozamykacz w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, aż oś będzie mocno dokręcona. Zamknij dźwignię szybkozamykacza tak jak zwyczajny szybkozamykacz (c). Samozamykacz nie może odstawać do przodu lub na zewnątrz (d).

Wymontowanie koła

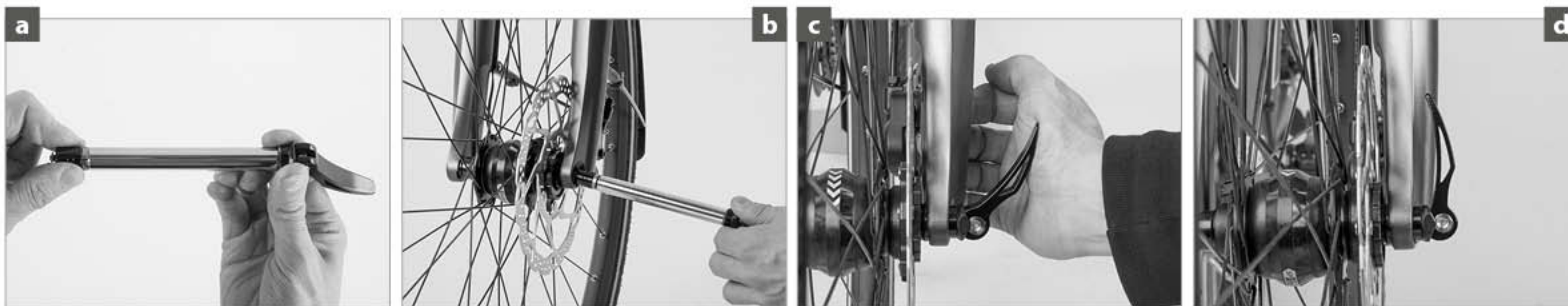
W przypadku systemu SR SUNTOUR Q-LOC 15 mm otwórz samozamykacz do końca. Następnie wciśnij lekko szczyt współpracującą osi do środka i kręć nią w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aż otworzy się mechanizm zatrzaskowy. Gdy gwint osi sztywnej zostanie do końca wykręcony z gwintu goleni dolnych, możesz wyjąć oś sztywną.

⚠ OSTRZEŻENIE

- **Nieprawidłowo zamontowane koła mogą być przyczyną poważnych upadków i wypadków!**
- **Po zamontowaniu koła wypróbuj hamulce na postoju. Nacisk hamulca musi nastąpić, zanim dźwignia hamulca przylgnie do kierownicy. W przypadku hamulców hydraulicznych naciśnij dźwignię kilka razy, aż nastąpi solidny nacisk. Ugnij kilkakrotnie amortyzowany widelec.**
- **Do mocowania osi nigdy nie należy używać innych narzędzi niż te, które są zalecane przez producenta. Należy zawsze używać klucza dynamometrycznego. Nie należy przekraczać maksymalnego momentu dokręcania podanego przez producenta! Zbyt mocno dokręcona oś może się uszkodzić lub spowodować uszkodzenie osi lub goleni widelca.**

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Dalsze informacje można znaleźć na www.srsuntour-cycling.com



Osie sztywne przy tylnym trójkacie

Niektóre rowery górskie SENSA są wyposażone w skręcany system osi sztywnych (e).

System ten składa się zazwyczaj z dwóch elementów obsługi:

1. Po prawej stronie znajduje się nakrętka. Często jest zintegrowana w ramie.
2. Po lewej stronie znajduje się dźwignia zaciskowa do składania, dźwignia sztywna do zakręcania lub miejsce na narzędzie, np. klucz imbusowy 5 mm.

Montowanie koła

Włóż tylne koło w tylny trójkąt i przeciągnij równocześnie tarczę hamulcową w zacisk hamulca, a łańcuch przez ostatni zębnik zębatego tylnego.

Dopilnuj, aby przy tylnym kole łańcuch przebiegał przez wieniec zębatego i obydwie rolki przerzutki tylnej.

Ustaw tylne koło w odpowiedniej pozycji między mocowaniami i w razie potrzeby wsuń od lewej oś z otwartą dźwignią samozamykacza przez zamocowanie i piastę (f).

Gdy gwint osi dotknie gwintu nakrętki, zakręć ją w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. W przypadku pierwszych obrotów oś sztywna musi obracać się lekko. Dokręć lekko oś (g).

W razie potrzeby zamknij szybkozamykacz tak jak zwyczajny szybkozamykacz (h).

Dźwignia powinna się na początku poruszać lekko i bez siły zacisku. Podczas drugiej połowy drogi siła dźwigni musi wyraźnie wzrosnąć, a pod koniec dźwignia powinna poruszać się z wyraźnym trudem.

Jeśli dźwigni nie będzie można domknąć, otwórz ją i przekręć oś lekko w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Spróbuj teraz ponownie zamknąć dźwignię szybkozamykacza.

Posługując się powierzchnią dłoni, pociągnij pomocniczo palcami za tylny trójkąt, jednak w żadnym wypadku nie za szprychę lub za tarczę hamulcową.

Po zamknięciu dźwignia szybkozamykacza musi być tak domknięta, aby nie można jej było przekręcić. Dźwignia szybkozamykacza nie powinna odstawać do tyłu lub na zewnątrz. Najlepiej zamykać ją równolegle do sztycy.



Być może będzie trzeba na nowo ustawić nakrętkę, aby zmienić pozycję.

W przypadku dźwigni sztywnych lub osi sztywnych z miejscem na narzędzie należy dokręcić oś. W razie potrzeby przestrzegaj podanych informacji o momentach dokręcania.

Wymontowanie koła

W przypadku sztywnego systemu osi sztywnych do końca otwórz samozamykacz (a). W przypadku dźwigni poluzuj oś.

Wszystkie rodzaje osi sztywnych wykręcaj w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (b). Gdy gwint osi sztywnej zostanie do końca wykręcony z gwintu nakrętki, możesz wyjąć oś sztywną (c).

Trzymaj przy tym ramę (d) i koło, aby nic nie spadło lub się nie przewróciło.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Do mocowania osi nigdy nie należy używać innych narzędzi niż te, które są zalecane przez producenta. Należy zawsze używać klucza dynamometrycznego. Małymi krokami (pół niutonometra) należy zbliżać się od dołu do zalecanego maksymalnego momentu dokręcania i sprawdzać w międzyczasie, czy komponent jest dobrze zamocowany. Nie przekraczać maksymalnego momentu dokręcania podanego przez producenta! Zbyt mocno dokręcona oś może się uszkodzić lub spowodować uszkodzenie ramy.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- Producenci systemów osi sztywnych zazwyczaj dołączają do swoich urządzeń szczegółowe instrukcje. Należy się z nimi zapoznać przed przystąpieniem do demontażu koła lub prac konserwacyjnych.
- Dalsze informacje można znaleźć np. na <https://bike.shimano.com> – Shimano E-Thru
www.syntace.com – X-12
www.dtswiss.com – system RWS



DOPASOWANIE ROWERU SENSА DO ROWERZYSTY

Wzrost oraz proporcje ciała rowerzysty są decydującym kryterium wyboru wysokości ramy Twojego roweru SENSА. Należy zwrócić uwagę w szczególności na to, by mieć wystarczającą swobodę w kroku, aby nie odnieść obrażeń w razie konieczności szybkiego zejścia z roweru (e).

Wybór rodzaju roweru determinuje już z grubsza postawę ciała (f). Różne elementy w Twoim rowerze SENSА są jednak skonstruowane w taki sposób, że można je w pewnej mierze dopasowywać do proporcji ciała rowerzysty (g). Zaliczają się do nich sztyca, wspornik kierownicy oraz dźwignie hamulców.

Ze względu na fakt, że wszystkie prace wymagają specjalistycznej wiedzy, doświadczenia, odpowiednich narzędzi oraz umiejętności technicznych, przeprowadzić na własną rękę należy wyłącznie kontrolę pozycji. Pozycję siedzenia oraz ew. indywidualne preferencje omówić należy ze swoim sprzedawcą SENSА. Może on zrealizować Twoje preferencje w ramach przekazania Twojego roweru SENSА do warsztatu, np. podczas pierwszego przeglądu.

Po każdej modyfikacji lub montażu konieczne należy przeprowadzić krótką kontrolę opisaną w rozdziale „**Przed każdą jazdą**” i wypróbować rower SENSА na spokojnie poza ruchem drogowym.

⚠ OSTRZEŻENIE

- W rowerach o bardzo niskich ramach zachodzi niebezpieczeństwo kolizji stopy z przednim kołem. Z tego względu należy zwrócić uwagę na właściwe ustawienie bloków pedałów systemowych.
- Do wykonania opisanych prac potrzebne jest doświadczenie mechanika i odpowiednie narzędzia. Z zasady należy dokręcać połączenia śrubowe z dużą starannością. Siłę dokręcania należy zwiększać stopniowo i sprawdzać co chwilę, czy część jest mocno osadzona. Należy używać klucza dynamometrycznego i nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania! Momenty dokręcania znajdują się na danych częściach, w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania śrub” lub w ew. załączonych instrukcjach producentów komponentów. Alternatywnie można je znaleźć do pobrania na stronach internetowych danych producentów komponentów.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- W przypadku odczuwania podczas siedzenia dolegliwości, np. braku czucia, przyczyną może być siodło. W specjalistycznym serwisie istnieje wiele różnych siodełek do wyboru, a sprzedawca SENSА chętnie udzieli porady (h).



Ustawianie wysokości siedzenia

Wysokość siodła uzależniona jest od sposobu pedalowania. Przy naciskaniu na pedały kłąb dużego palca powinien znajdować się nad środkiem osi pedału. W najniższym położeniu korby noga nie może być całkowicie wyprostowana – w przeciwnym razie pedalowanie nie będzie równomierne.

Sprawdzać wysokość siodła w butach na płaskiej podeszwie. Najlepiej nosić dopasowane obuwie rowerowe.

Usiąść na siodle i położyć piętę na pedale znajdującym się w najniższym położeniu (a). Biodro musi być proste, a noga całkowicie wyprostowana.

Aby ustawić wysokość siodła, zwolnić szybkozamykacz (b) (patrz rozdział „**Obsługa szybkozamykaczy i osi sztywnych**”) lub śrubę zaciskową sztycy u góry rury podsiodłkowej.

Do wykonania tej ostatniej czynności potrzebne jest odpowiednie narzędzie, np. klucz imbusowy, za pomocą którego będzie można obrócić śrubę zaciskową o dwa do trzech obrotów w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Teraz można przestawić wysokość sztycy.

Nie wyciągać sztycy powyżej oznaczenia na rurze (c) (koniec, minimum, maksimum, stop, granica itp.) i zawsze smarować smarem tę część aluminiowego lub tytanowego wspornika, która jest osadzona w rurze podsiodłowej z aluminium, tytanu lub stali.

W przypadku **sztycy z karbonu** i/lub **rur podsiodłowych z karbonu** nie nakładać **żadnego smaru w obszarze zacisku!** Zamiast tego stosować należy specjalną **pastę montażową do karbonu**.

Ustawić siodło na wprost, znajdując oś przechodzącą przez nosek siodła do osłony mechanizmu suportu lub wzdłuż górnej rury (d).

Zacisnąć mocno sztycę. W tym celu zamknąć szybkozamykacz w sposób opisany w rozdziale „**Obsługa szybkozamykaczy i osi sztywnych**” lub przykręcać śrubę zaciskową sztycy w krokach co pół obrotu w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Odpowiednią siłę zacisku osiągnąć należy bez specjalnego wysiłku. W przeciwnym razie sztyca nie pasuje do ramy.

Miedzy kolejnymi czynnościami sprawdzać, czy sztyca jest mocno osadzona. W tym celu przytrzymać rękami przód i tył siodła i spróbować je przekręcić. Jeśli to się uda, śrubę zaciskową należy jeszcze raz ostrożnie dokręcić o pół obrotu, a następnie ponownie sprawdzić zamocowanie siodła.



Czy przy ponownej próbie noga jest odpowiednio wyprostowana? Sprawdzić to, umieszczając stopę wraz z pedałem w najniższym położeniu (e). Gdy kłęb dużego palca znajduje się na środku pedału (idealna pozycja), kolano powinno być lekko ugięte. Jeśli tak, to regulacja wysokości siodełka została przeprowadzona prawidłowo.

Sprawdzić, czy siedząc na siodełku rowerzysta może jeszcze pewnie dotknąć podłoża (f). Jeśli nie, przynajmniej na początku, należy ustawić siodełko nieco niżej.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Nie należy nigdy jeździć rowerem SENSE, gdy sztyca jest wyciągnięta ponad oznaczenie koniec, minimum, maksimum, granica lub stop! Może się ona złamać i uszkodzić ramę. W ramach z dłuższą, wystającą ponad górną rurę rurą podsiodłową sztyca powinna być wsunięta przynajmniej poniżej górnej rury lub górnych rur tylnego trójkąta! Jeśli sztyca i rama wymagają różnych głębokości minimalnego osadzenia, zawsze wybieraj większą głębokość osadzenia.
- W niektórych w pełni amortyzowanych rowerach górskich SENSE w najniższym położeniu siodełka sztyca może wystawać od dołu z rury podsiodłowej tylko w ograniczonym stopniu, gdyż w przeciwnym razie przy ugięciu wahacz tylnego koła uderzy o sztycę.



⚠ OSTRZEŻENIE

- Przy stromych zjazdach zasadne może być niższe ustawienie siodełka. Polepsza ono kontrolę nad rowerem SENSE.
- W żadnym wypadku nie smarować smarem rury podsiodłowej ramy z karbonu, gdy nie ma aluminiowej tulei. W przypadku stosowania sztycy z karbonu nie należy smarować nawet ram wykonanych z metalu. Raz przesmarowanych smarem komponentów z karbonu nie będzie można nigdy pewnie zacisnąć! Zamiast tego stosować należy specjalną pastę montażową do karbonu.

⚠ UWAGA

- Małymi krokami (pół niutonometra) należy zbliżać się od dołu do zalecanego maksymalnego momentu dokręcania śruby i sprawdzać w międzyczasie, czy komponent jest dobrze zamocowany. Nie przekraczać maksymalnego momentu dokręcania śruby podanego przez producenta! Momenty dokręcania znajdują się na danych częściach, w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania śrub” lub w ew. załączonych instrukcjach producentów komponentów. Alternatywnie można je znaleźć do pobrania na stronach internetowych danych producentów komponentów.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- Jeśli sztyca w rurze podsiodłowej rusza się lub nie ślizga się swobodnie, należy skontaktować się ze sprzedawcą SENSE. W żadnym wypadku nie używać siły!
- W sztycach z opcją regulowania wysokości, jak np. w przypadku tych z RockShox i Kind Shock, regulowanie wysokości następuje przez naciśnięcie przycisku przy kierownicy. Dalsze informacje można znaleźć w rozdziale „Sztyca z opcją regulowania wysokości”. Zapoznaj się ponadto z instrukcją obsługi producenta.

Ustawianie wysokości kierownicy

Wysokość kierownicy wobec siodełka oraz odstęp między siodełkiem i kierownicą determinują pochylenie pleców. Gdy kierownica jest nisko osadzona, rowerzysta siedzi w pozycji aerodynamicznej i znacznie obciąża przednie koło. Taka pozycja ciała jest męcząca i niewygodna, ponieważ obciąża przeguby dłoni, ramiona, tułów i kark.

Istnieją trzy różne systemy wspornika kierownicy, które umożliwiają regulację wysokości kierownicy (wspornik konwencjonalny, regulowany i Ahead®). Obsługa każdego z tych systemów wymaga specjalistycznej wiedzy, której nie mogą w pełni przekazać poniższe opisy.

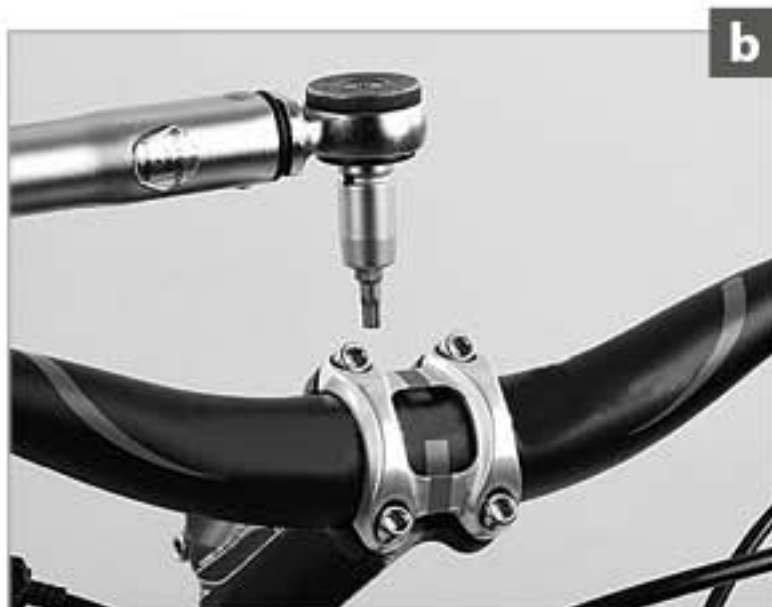
W przypadku rowerów górskich używa się prawie wyłącznie systemu Ahead® – bezgwintowego systemu wspornika kierownicy. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSE.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Wsporniki kierownicy należą do części nośnych roweru SENSE. Ich modyfikacja może zagrażać bezpieczeństwu rowerzysty. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSE!

⚠ OSTRZEŻENIE

- Wsporniki kierownicy mają różną długość (a), średnice rur i otwory na kierownicę. Nieodpowiednio dobrany wspornik kierownicy może stać się źródłem zagrożenia: kierownica i wspornik mogą się złamać i spowodować wypadek. W przypadku wymiany należy stosować wyłącznie oznakowane i pasujące oryginalne części zamienne. Twój sprzedawca SENSE chętnie doradzi Ci w tej kwestii.
- Połączenia śrubowe wspornika i kierownicy muszą być dokręcone zalecanymi momentami dokręcania śruby (b). W przeciwnym razie kierownica lub wspornik kierownicy mogą się odłączyć lub złamać. Należy używać klucza dynamometrycznego (c) i nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania! Momenty dokręcania znajdują się na danych częściach (d), w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania śrub” lub w ew. załączonych instrukcjach producentów komponentów. Alternatywnie można je znaleźć do pobrania na stronach internetowych danych producentów komponentów.
- Należy upewnić się, że kombinacja kierownicy i wspornika jest dopuszczona przez producenta kierownicy lub wspornika.
- Należy zwrócić uwagę na to, by obszar zacisku kierownicy nie miał ostrych krawędzi.



Wsporniki kierownicy do systemów bezgwintowych, tzw. systemów Aheadset®

(Aheadset® jest zarejestrowanym znakiem towarowym firmy DiaCompe)

W rowerach z łożyskami sterowymi Aheadset® naprężenie wstępne łożyska ustawia się za pomocą wspornika kierownicy. Po zmianie pozycji wspornika kierownicy należy ponownie wyregulować łożysko (patrz rozdział „**Łożysko sterowe/stery**”). Wysokość można regulować w ograniczonym zakresie, przesuwając pierścienie dystansowe lub przekręcając wspornik kierownicy (w tzw. modelach flip flop).

Zdemontuj śrubę naprężenia wstępnego łożyska u góry rury widelca, usuń pokrywę i odkręć śruby z boku wspornika kierownicy o maks. 3 obroty (e). Ściągnij wspornik oraz pierścienie dystansowe z rury widelca. W czasie wykonywania tej czynności należy trzymać ramę oraz widelec, aby widelec nie mógł wypaść z ramy.

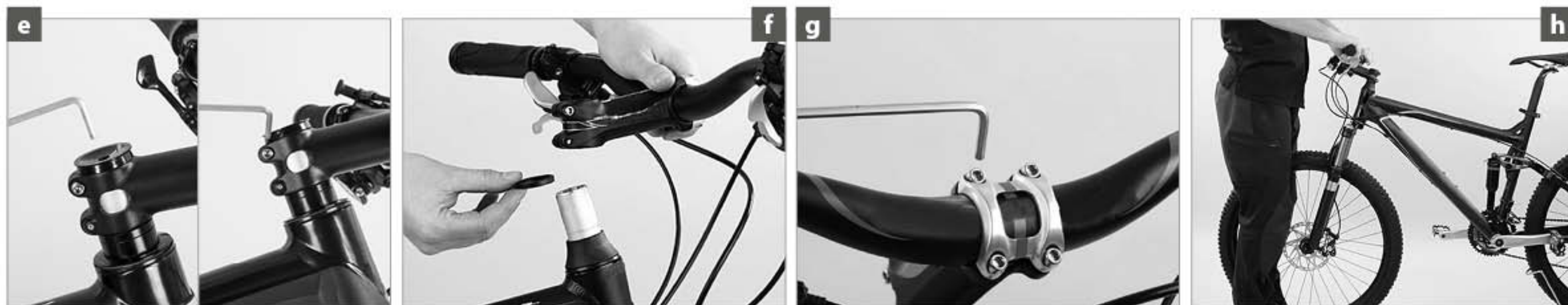
W zależności od sposobu wkładania pierścieni dystansowych (f) i wspornika następuje regulowanie wysokości kierownicy. Pozostałe pierścienie należy włożyć na rurę widelca nad wspornikiem. Ustaw łożysko zgodnie z opisem w rozdziale „**Łożysko sterowe/stery**”.

W razie przekręcania wspornika kierownicy trzeba odkręcić również przednie śruby służące do mocowania kierownicy (g). W przypadku wsporników z pokrywą kierownicą można zwyczajnie wyjąć. W innym razie należy zdemonstrować manipulatory kierownicy.

Zamontuj kierownicę i w razie potrzeby manipulatory kierownicy zgodnie z opisem w rozdziale „**Przestawianie nachylenia kierownicy i dźwigni hamulca**” oraz/lub w instrukcjach producentów komponentów.

Sprawdź bezpieczne osadzenie kierownicy we wsporniku kierownicy, próbując przekręcić ją w dół. Sprawdź, czy zestaw kierownicy i wspornika da się przekręcić względem widelca. W tym celu należy włożyć przednie koło między nogi i spróbować skrócić kierownicę (h). Jeśli jest to możliwe, to należy ostrożnie dokręcić śruby oraz ponownie sprawdzić osadzenie.

Małymi krokami (pół niutonometra) należy zbliżać się od dołu do zalecanego maksymalnego momentu dokręcania śruby i sprawdzać w międzyczasie, czy komponent jest dobrze zamocowany. Nie przekraczać maksymalnego momentu dokręcania śruby podanego przez producenta! Momenty dokręcania znajdują się na danych częściach, w rozdziale „**Zalecane momenty dokręcania śrub**” lub w ew. załączonych instrukcjach producentów komponentów. Alternatywnie można je znaleźć do pobrania na stronach internetowych danych producentów komponentów.



⚠ OSTRZEŻENIE

- Prace te wymagają sporych umiejętności technicznych oraz (specjalistycznych) narzędzi. Najlepiej zlecić je swojemu sprzedawcy SENSE. W razie zamiaru podjęcia się tego zadania przed ustawianiem przeczytać instrukcję producenta wspornika.
- Przy przekręconym wsporniku kierownicy linki mogą okazać się za krótkie. Jazda w tej sytuacji jest niebezpieczna. Zasięgnij rady u swojego sprzedawcy SENSE.

WSKAZÓWKA

- W razie usunięcia pierścieni dystansowych należy skrócić rurę widelca. Krok ten jest nieodwracalny. Jest to zadanie dla sprzedawcy SENSE, które wykonać należy dopiero po znalezieniu odpowiedniej indywidualnej pozycji.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

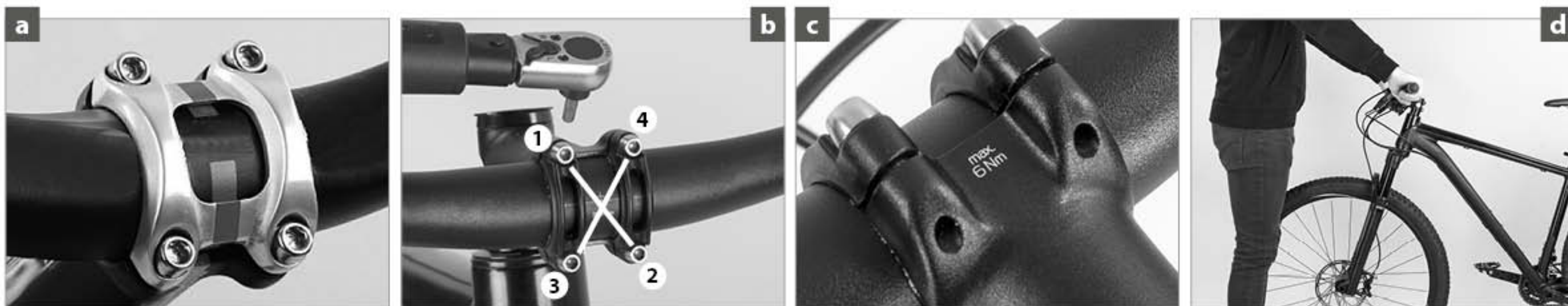
- Jeśli chcesz, aby kierownica była wyżej, to być może zaradzi temu kierownica gięta, nazywana Riserbar. Zasięgnij rady u swojego sprzedawcy SENSE.

Przestawianie nachylenia kierownicy i dźwigni hamulca

Końce kierownicy w rowerach górskich SENSE są najczęściej nieco zaagięte. Kierownicę należy ustawić tak, aby nadgarstki były odprężone i nie były zbyt mocno przekręcone na zewnątrz.

W tym celu odkręcić śrubę(y) sześciokątą na spodniej lub przedniej stronie wspornika kierownicy. Przekręcić kierownicę do wybranej pozycji. Zwrócić uwagę, aby kierownica była zaciśnięta we wsporniku dokładnie na środku (a). Dokręć śrubę/śruby ponownie na krzyż za pomocą klucza dynamometrycznego tak, aby kierownica była lekko umocowana (b). Sprawdź, czy szczeliny u góry i u dołu są równie szerokie i równoległe do siebie (c). Dokręć śrubę/śruby równomiernie na krzyż kluczem dynamometrycznym z uwzględnieniem zalecanego momentu dokręcania.

Spróbuj przekręcić kierownicę względem wspornika (d) i w razie potrzeby dokręć jeszcze raz śrubę. Należy używać klucza dynamometrycznego i nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania! Momenty dokręcania znajdują się na danych częściach, w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania śrub” lub w ew. załączonych instrukcjach producentów komponentów. Alternatywnie można je znaleźć do pobrania na stronach internetowych danych producentów komponentów.



Po ustawieniu kierownicy należy wyregulować dźwignie hamulca i manetki przekładni.

W tym celu odkręcić śruby z gniazdem sześciokątnym przy uchwytach. Przekręcić uchwyt na kierownicy. Usiąść na siodełku i położyć palce na dźwigni hamulca. Sprawdzić, czy dłoń tworzy z przedramieniem prostą linię (e). Dokręć uchwyty kluczem dynamometrycznym (f) i upewnij się, że nie można ich przekręcić (d)!

Rogi kierownicy, tzw. bar ends stwarzają dodatkowe możliwości kierowania rowerem. Z reguły należy je tak ustawić, by podczas jazdy na stojąco dłonie mogły na nich wygodnie spoczywać. Rogi są wtedy ustawione równolegle do podłoża lub skierowane lekko do góry (do ok. 25°).

Odkręcić śruby znajdujące się najczęściej na spodniej stronie rogów o jeden do dwóch obrotów. Ustawić rogi odpowiednio do potrzeb i pamiętać o tym, aby obie strony znajdowały się pod tym samym kątem. Dokręcić śruby ponownie zalecanym momentem dokręcania (g). Sprawdzić mocne osadzenie, próbując przekręcić rogi.

⚠ OSTRZEŻENIE

- **Należy pamiętać, aby połączenia śrubowe wspornika, kierownicy, rogów i hamulców były dokręcone zalecanym momentem. Należy używać klucza dynamometrycznego i nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania! Momenty dokręcania znajdują się na danych częściach, w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania śrub” lub w ew. załączonych instrukcjach producentów komponentów. Alternatywnie można je znaleźć do pobrania na stronach internetowych danych producentów komponentów.**
- **Jeśli chcesz zamontować rogi kierownicy na kierownicę, to przed montażem upewnij się, że dana kierownica się do takiej modyfikacji nadaje. Dla niektórych kierownic wymagane jest użycie specjalnych tulei wzmacniających (korki kierownicy). W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSE.**
- **Nie należy ustawiać rogów kierownicy pionowo lub do tyłu, gdyż w razie upadku mogłyby one spowodować obrażenia.**
- **Należy pamiętać, że droga hamowania ulega wydłużeniu, jeśli rower SENSE jest wyposażony w kierownicę z rogami (h). Nie we wszystkich pozycjach dźwignie hamulca znajdują się w korzystnej odległości od dłoni.**



Regulowanie odległości do dźwigni hamulca

W przypadku większości dźwigni można regulować odległość dźwigni od uchwytów kierownicy (a). Dzięki temu w szczególności rowerzyści o małych dłoniach mogą przysunąć dźwignie bliżej kierownicy, co ułatwia im obsługę hamulca. Pierwsze człony palca środkowego i wskazującego powinny być w stanie objąć dźwignię (b).

Z reguły w miejscu, gdzie linka hamulcowa wchodzi w układ dźwigni lub w samą dźwignię, znajduje się mała śruba nastawcza. Należy obracać ją w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara i obserwować przy tym, czy i jak zmienia się położenie dźwigni.

W hamulcach hydraulicznych urządzenia regulacyjne znajdują się również w dźwigni hamulca (c). Istnieją różne systemy: zasięgnij rady u swojego sprzedawcy SENSE lub zerknij do odpowiedniej instrukcji obsługi.

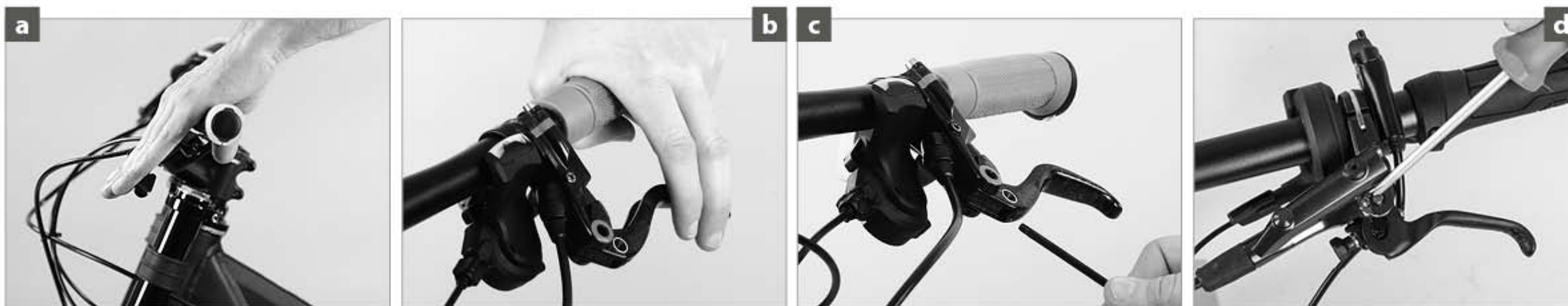
Ustaw odległość dźwigni w taki sposób, aby przedni człon palca wskazującego był w stanie obejmować dźwignię hamulców. Pod koniec sprawdź ustawienia i funkcje hamulców według wskazówek z rozdziału „**Układ hamulcowy**” i/lub z instrukcji obsługi producenta hamulców. W niektórych hamulcach można ustawić zarówno odległość dźwigni, jak i nacisk (d).

⚠ OSTRZEŻENIE

- Po dokonaniu ustawień przeprowadź jazdę próbną z dala od ruchu drogowego i na lekkim terenie.
- Po przyciągnięciu dźwigni hamulca nie powinna stykać się z kierownicą. Pełna siła hamowania powinna być osiągnięta wcześniej.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- W przypadku hamulców hydraulicznych i tarczowych należy przestrzegać wskazówek w instrukcji producenta hamulców. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSE.



Ustawianie długości i nachylenia siodełka

Pozycja siodełka jest bardzo istotna dla wygodnej i bezbolesnej jazdy.

Odległość pomiędzy rączkami kierownicy a siodełkiem ma wpływ na nachylenie pleców (e), a poprzez to na komfort i dynamikę jazdy. Tę odległość można regulować w niewielkim zakresie poprzez suport sztycy. Przesunięcie siodełka w sztycy wpływa jednak także na sposób pedalowania. Rowerzysta naciska na pedały mniej lub bardziej od tyłu.

Jeśli nie ustawiono siodełka w pozycji poziomej, pedalowanie nie należy dla rowerzysty do czynności odprężających. Aby nie ześlizgnąć się z siodełka, musi on przez cały czas wspierać się lub przytrzymywać kierownicy.

Zwróć uwagę na to, aby górna krawędź siodełka pozostała w pozycji poziomej (f) podczas ponownego dokręcania śrub(y). Przy wykonywaniu tych czynności rower SENSА powinien stać poziomo.

W przypadku w pełni amortyzowanych rowerów, w szczególności rowerów górskich SENSА, zaleca się ustawić siodełko w taki sposób, aby jego przód był lekko nachylony do dołu.

Zakres regulacji siodełka jest bardzo mały. Znacznie większy zakres długości umożliwiają regulowane wsporniki albo różne długości wspornika kierownicy. Przy ich użyciu można uzyskać nawet ponad 10 cm różnicy. Zazwyczaj trzeba dostosować długość linek przerzutek i linek hamulcowych, co jest zadaniem dla sprzedawcy SENSА.

Po montażu sprawdź, czy dokręcone siodełko nie opada (g) lub się nie przekręca (h), obciążając rękami na zmianę nosek i tył siodełka.

OSTRZEŻENIE

-  **Śruby zacisku siodełka należą do najbardziej delikatnych elementów w całym rowerze SENSА. Uważaj zatem bardzo dokładnie, aby osiągnąć min. zalecany moment dokręcania śruby i nie przekroczyć maks. zalecanego momentu dokręcania śruby i zawsze używaj klucza dynamometrycznego. Momenty dokręcania znajdują się na danych częściach, w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania śrub” lub w ew. załączonych instrukcjach producentów komponentów. Alternatywnie można je znaleźć do pobrania na stronach internetowych danych producentów komponentów.**



⚠ OSTRZEŻENIE

- Należy pamiętać o ustawieniu stelaża siodełka w taki sposób, aby zaciśnięty był w zakresie oznakowania (a). W przeciwnym razie może zawieść!
- Jeśli stelaż siodełka nazbyt się rozchodzi, to nie próbuj wciskać go na siłę do rowków zacisku sztycy. Mogłoby to doprowadzić do uszkodzenia mechanizmu zaciskowego lub stelaża. Użyj innego modelu siodełka albo zwróć się do Twojego sprzedawcy SENSA.
- Niedokręcone lub poluzowane śruby mogą zawieść. Połączenia śrubowe należy sprawdzać co miesiąc kluczem dynamometrycznym (b) według parametrów znajdujących się bezpośrednio na częściach (c), w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania śrub” lub ew. załączonych instrukcjach producentów komponentów.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- Producenci siodełek lub sztyc dołączając często szczegółowe instrukcje. Zapoznaj się z nimi dokładnie przed ustawieniem pozycji siodełka. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSA.



Zacisk patentowy z jedną lub dwiema równoległymi śrubami

W patentowych sztycach jedna (e) lub dwie (f) centralne śruby imbusowe mocują głowicę, która ustala zarówno nachylenie, jak i poziomą pozycję siodełka. Większość sztyc charakteryzuje się dwiema śrubami znajdującymi się koło siebie.

Aby ustawić pozycję siodełka, odkręć śrubę (g) lub śruby (h) na głowicy sztycy. W tym celu obróć śrubę/śruby maksymalnie o dwa do trzech obrotów, w przeciwnym razie cały mechanizm może się rozpaść. Przesuń siodełko poziomo w celu ustawienia długości siedzenia. Często zachodzi przy tym konieczność lekkiego uderzenia w siodełko. Nie przekraczaj oznaczeń na stelażu (i+k).

Po znalezieniu preferowanej pozycji sprawdź, czy obie połowy mechanizmu zaciskowego przylegają do stelażu siodełka.

Upewnij się, że podczas dokręcania mechanizm zaciskowy siodełka „wskoczy” do któregoś ze stopni na głowicy sztycy. Przykręć stopniowo śrubę/śruby.

Jeśli wszystko pasuje, to dokręć śrubę (l) lub śruby (m) za pomocą klucza dynamometrycznego zgodnie z instrukcjami producenta.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Przeczytaj także ogólne wskazówki na początku rozdziału.



Zacisk zaczepowy z dwiema śrubami położonymi jedna za drugą

W sztycach z jarzmem (a) dwie pionowe śruby imbusowe mocują głowicę, która ustala zarówno nachylenie, jak i poziomą pozycję siodełka. Jedna śruba znajduje się za sztycą, a druga przed nią lub centralnie (b) w sztycy.

Aby ustawić pozycję siodełka, poluzuj obie śruby o dwa do maksymalnie trzech obrotów (c+d), w przeciwnym razie cały mechanizm może się rozpaść. Przesuń siodełko poziomo w celu ustawienia długości siedzenia. Często zachodzi przy tym konieczność lekkiego uderzenia w siodełko. Nie przekraczaj oznaczeń na stelażu (e). Po znalezieniu preferowanej pozycji sprawdź, czy obie połowy mechanizmu zaciskowego przylegają dokładnie do stelażu siodełka.

Obie śruby dokręć równomiernie tak, aby siodełko zachowało swój kąt nachylenia. W celu obniżenia noska siodełka przekręć śrubę przednią w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Ewentualnie zaistnieje konieczność nieznaczego poluzowania śruby tylnej. Aby niżej nachylić tył, przekręć tylną śrubę w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara i w razie potrzeby odkręć przednią śrubę.

Jeśli wszystko pasuje, to dokręć śruby za pomocą klucza dynamometrycznego zgodnie z instrukcjami producenta (f+g).

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Przeczytaj także ogólne wskazówki na początku rozdziału.



System jedno- lub dwuśrubowy (poziomy)

W sztycach z poziomym zaciskiem jedna (i) lub dwie (k) śruby imbusowe mocują głowicę, która ustala zarówno nachylenie, jak i poziomą pozycję siodełka.

Aby ustawić pozycję siodełka, poluzuj biegnącą w poprzek śrubę mocującą (l) lub śruby mocujące (m) o jeden do maksymalnie dwóch obrotów, w przeciwnym razie cały mechanizm może się rozpaść.

Przesuń siodełko poziomo w celu ustawienia długości siedzenia. Często zachodzi przy tym konieczność lekkiego uderzenia w siodełko. Nie przekraczaj oznaczeń na stelażu (n+o). Ustaw teraz siodełko w preferowanej przez Ciebie pozycji. Przykręć stopniowo śrubę/śruby.

W przypadku konieczności całkowitego rozmontowania mechanizmu zaciskowego wykręć śrubę mocującą lub śruby mocujące. W ten sposób uwolnione zostają zewnętrzne części zaciskowe. Wewnętrzne części zaciskowe pozostaną ewentualnie w swojej pozycji z powodu gumowego mocowania. Wmontuj stelaż siodełka w wewnętrzne części zaciskowe, zamontuj ponownie zewnętrzne części zaciskowe i wsuń śrubę mocującą lub śruby mocujące.



Jeśli siodełko pasuje, to ustaw je w preferowanej przez Ciebie pozycji zgodnie z powyższymi instrukcjami. Upewnij się, że mechanizm zaciskowy nadal znajduje się dokładnie na głowicy sztycy i że obydwie części mechanizmu prawidłowo obejmują stelaż. Przykręć stopniowo śrubę/śruby.

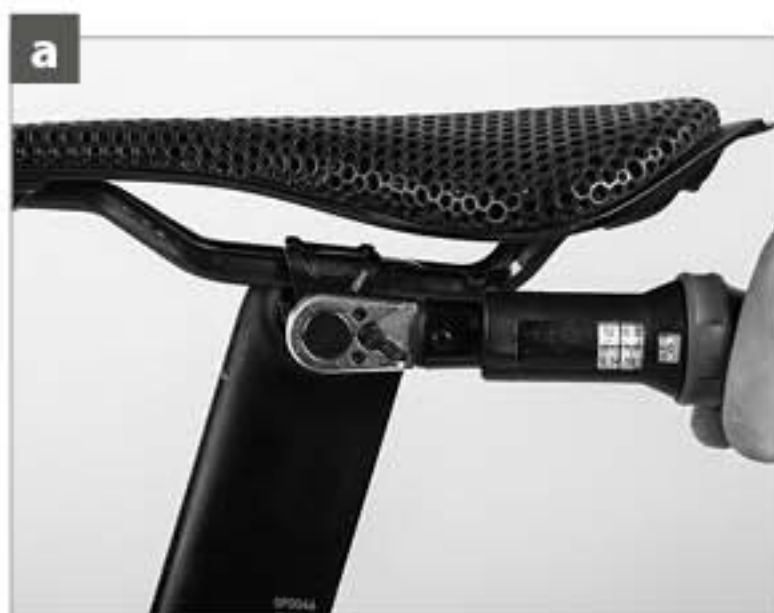
Jeśli wszystko pasuje, to dokręć śrubę (a) lub śruby (b+c) za pomocą klucza dynamometrycznego zgodnie z instrukcjami producenta.

⚠ OSTRZEŻENIE

- W przypadku większości siodełek sportowych sztyce posiadają z reguły średnicę stelaża siodełka 7 mm. Dostępne są wymienne zaciski zewnętrzne do owalnych rur stelaża siodełka o wymiarach 8 mm x 8,5 mm (szer. x wys.) oraz do stelaży siodełka z karbonu o wymiarach większych niż 8 x 8,5 mm. W razie wątpliwości co do typu stelaża Twojego siodełka lub potrzeby uzyskania dalszych informacji zasięgnij rady u swojego sprzedawcy SENSE.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- Przeczytaj także ogólne wskazówki na początku rozdziału.



KARBON – WAŻNE WSKAZÓWKI

Produkty wykonane z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem węglowym (a), zwanym także karbonem lub CFRP, mają specyficzne właściwości.

Karbon jest materiałem ekstremalnie mocnym, który umożliwia wytwarzanie bardzo wytrzymałych części konstrukcyjnych o niewielkiej wadze. Podczas normalnego i rozsądnego użytkowania jest zgodnie z kategorią użytkowania wytrzymałszy lub co najmniej tak wytrzymały jak aluminium lub stal. Pamiętaj, że w przeciwieństwie do metali karbon nie deformuje się na stałe wskutek zbyt silnego obciążenia, nawet jeśli wewnętrzna struktura włókien mogła ulec uszkodzeniu.

Po przeciążeniu nadwerżony element z karbonu może, podobnie jak w przypadku części metalowych, ulec zupełnemu uszkodzeniu w trakcie dalszego użytkowania, co może prowadzić do upadku z nieprzewidywalnymi konsekwencjami. Jeśli część konstrukcyjna z karbonu uległa takiemu obciążeniu, zalecamy pilnie oddać daną część lub nawet lepiej cały rower SENSE do kontroli przez sprzedawcę SENSE. Mechanik ten może sprawdzić uszkodzony rower SENSE i w razie potrzeby zlecić wymianę uszkodzonych części.

Ze względów bezpieczeństwa uszkodzonych części z karbonu (b) nie można prostować lub naprawiać. Uszkodzoną część należy niezwłocznie wymienić! Za pomocą odpowiednich kroków (np. przepiłowanie)

należy zapobiec dalszemu użytkowaniu przez osoby trzecie. Jedynie uszkodzone ramy rowerowe można ewentualnie naprawić.

Części z karbonu nie należy pod żadnym pozorem wystawiać na działanie wysokich temperatur. Nie wolno ich również powlekać proszkiem ani lakierować. Wymagana do tego wysoka temperatura może uszkodzić część. Należy także unikać przechowywania części z karbonu w samochodzie lub bagażniku w gorące dni lub składowania ich w pobliżu źródeł ciepła.

Elementy z karbonu, podobnie jak wszystkie lekkie części, mają ograniczoną żywotność. Dlatego w zależności od stopnia zużycia w regularnych odstępach czasu (np. co trzy lata) należy wymieniać kierownicę i wsporniki kierownicy, nawet wtedy gdy nie były narażone na nadmierne obciążenia (np. na skutek wypadku).

Podczas transportu roweru SENSE, jego ramy lub elementów z karbonu w bagażniku lub na tylnym siedzeniu samochodu należy je odpowiednio zabezpieczyć (c). Aby uniknąć uszkodzeń wrażliwego materiału, wyścielić bagażnik kocami, rurkami z pianki itp.

Ustawiaj Twój rower SENSE zawsze ostrożnie zabezpieczając go przed przewróceniem (d). Rama i części z karbonu mogą się uszkodzić nawet na skutek zwykłego przewrócenia, jeśli uderzą np. o ostrą krawędź.



⚠ OSTRZEŻENIE

- Jeśli elementy z karbonu przy Twoim rowerze SENSEA wydają dźwięki chrupania lub występują na nich zewnętrzne uszkodzenia, np. nacięcia, zarysowania, wgniecenia, przebarwienia itp., wówczas rower SENSEA nie wolno używać, zanim uszkodzone części nie zostaną wymienione. Po silnym obciążeniu, wypadku lub mocnym uderzeniu należy wymienić daną część lub poddać ją kontroli przez sprzedawcę SENSEA przed jej ponownym użytkowaniem.
- Nie należy nigdy łączyć kierownicy z karbonu z rogami, jeśli nie są one przeznaczone specjalnie do tego celu! Nie skracaj kierownicy z karbonu i nie mocuj dźwigni hamulców i manetek bliżej środka kierownicy w odniesieniu do podanych informacji lub potrzeb. Niebezpieczeństwo pęknięcia!
- Należy pamiętać, że powierzchnie zaciskowe muszą być całkowicie wolne od smaru, jeśli element z karbonu jest jedną z części zaciskających! Smar zbiera się na powierzchni elementu z karbonu i wskutek zmniejszonego współczynnika tarcia uniemożliwia pewny zacisk w zakresie dozwolonych momentów dokręcenia śruby. Raz przesmarowanych smarem komponentów z karbonu nie będzie można nigdy pewnie zaciśnąć! Zamiast tego stosować należy specjalną pastę montażową do karbonu (e) oferowaną przez różnych producentów.

**⚠ OSTRZEŻENIE**

- Nie należy zaciskać ram lub sztyc z karbonu w stojakach montażowych! Mogłoby to je uszkodzić. Należy zamontować i zaciśnąć pełną sztycę (aluminiową) (f) bądź korzystać ze stojaka montażowego, w którym mocuje się ramę od wewnątrz w trzech punktach lub który trzyma widelec i osłonę mechanizmu suportu.
- W rowerach z ramami wykonanymi z grubych rur w przypadku większości zacisków wsporników koła zachodzi niebezpieczeństwo zmiążdżenia! Podczas użytkowania taka rama z karbonu może nagle zawieść. W sklepach z akcesoriami do pojazdów mechanicznych dostępne są specjalne, pasujące modele zacisków (g). Należy zasięgnąć tam informacji lub skontaktować się ze sprzedawcą SENSEA.
- Nie siadaj na rurze górnej Twojej ramy z karbonu, gdy robisz przerwę lub postój na np. czerwonym świetle. Rama może ulec uszkodzeniu.

WSKAZÓWKA

- Należy chronić zagrożone miejsca ramy z karbonu, np. spodnią stronę dolnej rury, przed uszkodzeniem na skutek tarcia lub uderzeń kamieni za pomocą naklejek (h). Dostępne są one u Twojego sprzedawcy SENSEA.



UKŁAD HAMULCOWY

Ogólne wskazówki dotyczące hamulców

Za pomocą hamulców (a+b) można dostosowywać prędkość jazdy do rzeźby terenu i warunków panujących w ruchu drogowym. W razie potrzeby hamulce muszą zatrzymać rower SENSE tak szybko, jak to tylko możliwe.

W przypadku nagłego hamowania z pełną siłą ciężar przenosi się do przodu, co powoduje odciążenie tylnego koła. Dlatego na podłożu szorstkim częściej dochodzi do wyrzucenia w górę tylnego koła i przewrócenia roweru SENSE niż do utraty przyczepności kół (c). Problem ten wzmacnia się w szczególności podczas zjazdu po zboczu góry. Z tego względu podczas nagłego hamowania należy próbować przesunąć swój ciężar jak najdalej do tyłu i na dół.

Nacisnąć oba hamulce równocześnie i pamiętać, że na szorstkim podłożu przedni hamulec może przenosić dużo większe siły dzięki przeniesieniu ciężaru.

Na sypkiej nawierzchni panują inne warunki (d). Tutaj nadmierne hamowanie przedniego koła może spowodować jego ześlizgnięcie. Dlatego należy ćwiczyć hamowanie na różnych rodzajach nawierzchni.

W przypadku jazdy po mokrej nawierzchni hamulce działają z opóźnieniem. Na mokrej i śliskiej nawierzchni hamować należy ostrożnie, gdyż następuje na niej lekki poślizg opon. Dlatego należy ograniczyć prędkość.



W przypadku różnych modeli hamulców występować mogą następujące trudności:

Hamulce szczękowe (e) mogą się przegrzać w razie zbyt długiego hamowania lub dopuszczenia do tarcia hamulców. Może to spowodować uszkodzenie dętki oraz poruszanie się opony po obręczy. W ten sposób może dojść do gwałtownego ujścia powietrza i powstałoby duże prawdopodobieństwo ciężkiego wypadku.

Ponadto obręcze ulegają z czasem zużyciu. Mogą nawet pęknąć. Dlatego należy je od czasu do czasu odnawiać.

W przypadku **hamulców tarczowych (f+g)** długo trwające hamowanie lub stałe tarcie doprowadza do przegrzania systemu hamulcowego. Konsekwencją może być osłabienie siły hamowania a nawet całkowita ich awaria. **Niebezpieczeństwo wypadku!**

Przyzwyczaj się na dłuższych zjazdach (h) do krótkiego lecz silnego hamowania oraz do częstego puszczenia hamulców w międzyczasie. W razie wątpliwości należy się na chwilę zatrzymać i ostudzić w ten sposób układ hamulcowy.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Mokra nawierzchnia osłabia działanie hamulców i powoduje lekki poślizg opon. Jadąc w deszczu, należy uwzględnić dłuższą drogę zatrzymania roweru, zmniejszyć prędkość jazdy i ostrożnie hamować.**



⚠ OSTRZEŻENIE

- Przyporządkowanie dźwigni hamulca do zespołów hamulcowych (np. lewa dźwignia działa na hamulec przedni) może się różnić w zależności od modelu roweru. Należy przeczytać w karcie roweru i sprawdzić, czy można obsługiwać hamulec przedniego koła za pomocą tej samej dźwigni (prawej lub lewej), jak dotychczas. Jeśli nie, jeszcze przed pierwszą jazdą należy zlecić sprzedawcy SENSEA przełożenie dźwigni hamulców.**
- Należy ostrożnie przyzwyczajać się do hamulców. Należy ćwiczyć hamowanie awaryjne w miejscu o małym natężeniu ruchu drogowego, aż do momentu uzyskania pełnej kontroli nad Twoim rowerem SENSEA. Pozwoli to uniknąć wypadków.**
- Zwróć uwagę na całkowicie czyste i wolne od wosku, smaru lub oleju powierzchnie hamowania i okładziny hamulcowe. Niebezpieczeństwo wypadku!**

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- W przypadku wymiany należy stosować wyłącznie oznakowane i pasujące oryginalne części zamienne. Twój sprzedawca SENSEA chętnie doradzi Ci w tej kwestii.**

Hamulce szczękowe

Hamulce V-Brake i hamulce Cantilever

Zasady działania i zużycie

Hamulce V-Brake (a) oraz hamulce Cantilever (b) składają się z oddzielonych od siebie ramion hamulca zamocowanych na lewo i na prawo od obręczy. Podczas uruchomienia dźwigni następuje zaciśnięcie ramion poprzez linkę, a okładziny ocierają o ścianki obręczy.

Poprzez tarcie dochodzi do zużycia okładzin hamulcowych oraz obręczy, co następuje tym szybciej, im częściej jeździ się po terenach górskich, mokrych lub błotnistych. Niektóre obręcze posiadają tzw. wskaźniki zużycia (np. rowki lub punkty). Jeśli nie są już one rozpoznawalne, konieczne należy wymienić obręcz. Jeśli ścianka obręczy przekroczy krytyczną granicę, ciśnienie opony może spowodować pęknięcie obręczy. Może dojść do blokady koła lub pęknięcia dętki.

Niebezpieczeństwo wypadku!

Sprawdzenie działania

Sprawdź, czy okładziny hamulcowe (c) ustawione są dokładnie w kierunku obręczy i czy ich grubość jest wystarczająca. Rozpoznać można to z reguły po rowkach w okładzinie hamulca.

Jeśli są one zużyte bądź starte (d), to należy je wymienić. Koniecznie miej na uwadze odpowiednie wskazówki danych producentów.

Najpóźniej po zużyciu drugiego zestawu okładzin hamulcowych należy zwrócić się do Twojego sprzedawcy SENSE i zlecić sprawdzenie obręczy. Może on sprawdzić grubość ścianek za pomocą specjalistycznych urządzeń pomiarowych.

Okładziny hamulcowe muszą równocześnie stykać się z obręczą, przy czym najpierw przylegać musi przednia część okładziny. Tylne części okładzin hamulcowych powinna wtedy znajdować się w odległości jednego milimetra od powierzchni hamowania. Patrząc z góry, okładziny hamulcowe swym kształtem tworzą zamkniętą z przodu literę V. Ustawienie to ma za zadanie zapobieganie piskowi okładzin.

Dźwignia hamulca musi odznaczać się rezerwą przy zaciąganiu i nawet w przypadku nagłego silnego hamowania nie może ona stykać się z kierownicą. Jeśli jednak dochodzi do stykania, zapoznaj się z rozdziałem „**Synchronizacja i poprawianie ustawień**”.

Hamulec uznać można za poprawnie ustawiony wyłącznie wtedy, gdy zda on wszystkie wymienione kontrole.



⚠ OSTRZEŻENIE

- **Uszkodzone linki hamulcowe, przy których przykładowo odstają pojedyncze druty (e), koniecznie należy natychmiast wymienić. W przeciwnym razie istnieje ryzyko awarii hamulców lub upadku!**
- **Ustawianie okładzin wobec obręczy wymaga sporych umiejętności. Wymianę okładzin lub ich regulację zlecić należy Twojemu sprzedawcy SENSA.**
- **Należy zlecać regularne sprawdzanie i mierzenie obręczy Twojemu sprzedawcy SENSA.**

Synchronizacja i poprawianie ustawień

Niemalże wszystkie hamulce mają u boku jednego z dwóch elementów hamulca śrubę, za pomocą której regulowane jest napięcie wstępne sprężyny (f). Obracaj powoli tą śrubą, obserwując zmianę odległości okładzin wobec obręczy.

Następnie ustaw sprężynę tak, aby odległość ta w stanie luzu po obu stronach była identyczna, a okładziny hamulcowe podczas hamowania równocześnie dotykały obręczy.

Pozycję dźwigni hamulca, w której hamulec zaczyna działać (tzw. nacisk), można ustawiać poprzez dopasowanie ustawień linki hamulcowej do wielkości dłoni oraz indywidualnych preferencji. W żadnym wypadku dźwignia hamulca nie może stykać się z uchwytem kierownicy. Okładziny hamulcowe w stanie luzu również nie powinny znajdować się zbyt blisko ścianek obręczy, gdyż w przeciwnym razie mogą podczas jazdy trzeć o obręcz. Przed podjęciem tych ustawień zapoznaj się ze wskazówkami zawartymi w rozdziale „Regulowanie odległości do dźwigni hamulca”.

W celu poprawienia ustawień hamulca odkręć radełkowany przeciwpierścień u góry przy kierownicy w miejscu, gdzie linka wchodzi w uchwyt hamulca (g). Wykręć radełkowaną i nacinaną śrubę linki przy uchwycie o kilka obrotów. Jałowy skok dźwigni się zmniejszy. Przytrzymaj śrubę nastawczą i przykręć przeciwpierścień w kierunku osłony uchwytu, aby śruba nastawcza nie mogła sama się poluzować. Zwróć uwagę, aby szczelina w śrubie skierowana była znowu w górę, w przeciwnym razie łatwiej do środka dostać się może woda lub brud.

⚠ OSTRZEŻENIE

- **Po dopasowaniu ustawień koniecznie wykonaj próbę hamowania podczas postoju (h) i upewnij się, że okładziny przy silnym zaciągnięciu hamulca całością ich powierzchni stykają się ze ścianką obręczy.**



Hamulce tarczowe

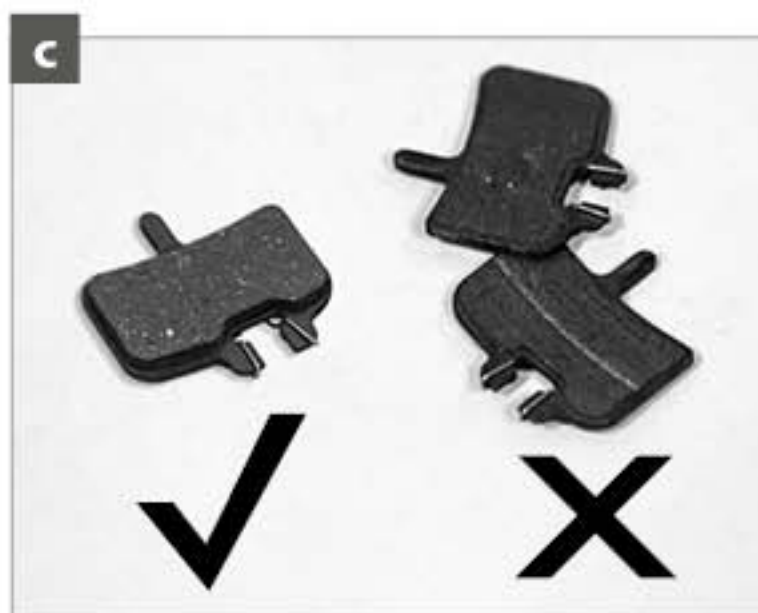
Zasady działania i zużycie

Hamulce tarczowe odznaczają się wielką skutecznością działania. W przypadku jazdy po mokrej nawierzchni hamulce tarczowe reagują o wiele szybciej i po krótkim czasie osiągają typową dla nich wysoką skuteczność działania. Nie wymagają intensywnej konserwacji i nie powodują zużycia obręczy.

Hamulce tarczowe (a) składają się z zacisku hamulca (1), tarczy hamulcowej (2), przewodu hamulcowego lub linki hamulcowej (3) oraz uchwyty/dźwigni hamulca (b). Podczas uruchomienia dźwigni następuje hydrauliczne lub mechaniczne zaciśnięcie tłoków hamulca, okładziny ocierają o tarczę hamulcową. Poprzez tarcie dochodzi do zużycia okładzin hamulcowych (c) oraz tarcz, co następuje tym szybciej, im częściej jeździ się po terenach górskich, mokrych lub błotnistych. W zależności od producenta i modelu istnieją różne metody kontrolowania oraz granice zużycia obowiązujące dla okładzin i tarcz.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Nowe okładziny hamulcowe muszą zostać przetarte aż do osiągnięcia optymalnych wartości opóźnienia. W tym celu należy 30 do 50 razy przyspieszyć rower SENSE do prędkości 30 km/h i zahamować aż do całkowitego postoju. Proces docierania jest zakończony w momencie, w którym konieczna do hamowania siła dłoni przestaje się obniżać.



⚠ OSTRZEŻENIE

- Zabrudzone okładziny hamulców oraz tarcze mogą drastycznie zmniejszyć siłę hamowania. Należy dlatego uważać, aby do hamulców nie dostał się olej lub inne płyny, np. podczas czyszczenia roweru SENSE lub smarowania łańcucha. Zabrudzonych okładzin w żadnym wypadku nie da się wyczyścić, dlatego należy je koniecznie wymienić! Tarcze hamulcowe można czyścić za pomocą środka do czyszczenia hamulców i czystej chłonnej ścierki lub za pomocą ciepłej wody i płynu do mycia naczyń (d).
- Niecodzienne odgłosy (skrobienia, tarcia itp.) podczas hamowania oraz/lub odczuwalna zmiana siły hamowania (mocniej lub słabiej) są sygnałem wskazującym na zabrudzenie lub zużycie okładzin hamulcowych. Sprawdź okładziny hamulcowe i w razie potrzeby je wymień. W przeciwnym razie może dojść do dalszych uszkodzeń, np. przy tarczy hamulcowej, albo nawet do wypadku wskutek awarii hamulców! W przypadku wątpliwości należy skontaktować się ze sprzedawcą SENSE.

⚠ UWAGA

- Podczas eksploatacji hamulce tarczowe się nagrzewają. Dlatego nie należy dotykać tarczy hamulcowej natychmiast po zatrzymaniu – w szczególności po dłuższych zjazdach.

Hydrauliczne hamulce tarczowe

Sprawdzenie działania

Należy regularnie sprawdzać przewody (e) i łącza pod kątem nieszczelności przy zaciągniętej dźwigni. Jeśli wycieka płyn hamulcowy, należy niezwłocznie zwrócić się do swojego sprzedawcy SENSE. Nieszczelność w hamulcach może spowodować zaprzestanie ich działania. **Niebezpieczeństwo wypadku!**

Zużycie i konserwacja

Regularnie sprawdzaj zużycie okładzin (f), kierując się przy tym wytycznymi instrukcji obsługi oraz danego producenta.

Zmierz grubość okładziny na nośniku za pomocą suwmiarki (g). Okładzina musi posiadać we wszystkich miejscach grubość co najmniej 0,5 mm. Zmierz okładzinę i nośnika oraz sam nośnik; różnica to grubość okładziny. Wsuń wyczyszczone okładziny z powrotem w wyczyszczony zacisk.

⚠ OSTRZEŻENIE

- **Otwarte łącza lub nieszczelne przewody mocno ograniczają skuteczność działania hamulców. W razie nieszczelności systemu lub zagięć w przewodach należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSE!**
- **Nie stawiaj do góry nogami roweru SENSE z hydraulicznymi hamulcami tarczowymi. W ten sposób do systemu może dostać się powietrze. Mogłoby to być przyczyną zaprzestania działania hamulców (h).**

⚠ UWAGA

- **Nie otwieraj przewodów hamulcowych. Mogłoby dojść do wycieku płynu hamulcowego, który jest szkodliwy dla zdrowia oraz dla lakieru.**

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- **Jeżeli twój system hamulcowy działa w oparciu o płyn hamulcowy DOT, to należy płyn ten regularnie wymieniać w odstępach czasowych zalecanych przez producenta.**
- **Producenci hydraulicznych hamulców tarczowych dołączają do swoich części zazwyczaj szczegółowe instrukcje. Należy się z nimi koniecznie zapoznać przed przystąpieniem do demontażu koła lub prac konserwacyjnych.**



Mechaniczne hamulce tarczowe

Sprawdzenie działania

W przypadku zużycia okładzin mechanicznych hamulców tarczowych wydłuża się skok dźwigni hamulca. Sprawdzaj regularnie, czy da się osiągnąć odpowiedni nacisk, zanim dźwignia przylgnie do kierownicy. Sprawdź ponadto stan linek hamulcowych!

⚠ OSTRZEŻENIE

Należy natychmiast zlecić wymianę uszkodzonych linek (a), gdyż mogą się one urwać. Niebezpieczeństwo wypadku!

Zużycie i konserwacja

Zużycie okładzin zrekompensować można w ograniczonym stopniu bezpośrednio przy dźwigni hamulca. Odkręć nakrętkę łączkową, przez którą przebiega linka w kierunku uchwyty (b), a następnie wykręcaj śrubę aż do momentu uzyskania skoku dźwigni odpowiadającego Twoim preferencjom. Dokręć ponownie przeciwnakrętkę i zwróć uwagę na to, aby szczelina śrubki nie znajdowała się ani na górze ani z przodu, w innym razie do środka dostanie się niepotrzebnie dużo brudu i wilgoci.

Po poprawieniu ustawienia sprawdzić należy, czy okładziny funkcjonują bez tarcia (c+d) po puszczeniu dźwigni i przy obracaniu koła.



Przy wielokrotnym poprawianiu ustawiania zmienia się pozycja dźwigni przy zacisku hamulca. Skuteczność działania hamulca słabnie. W ekstremalnym przypadku może dojść do całkowitej awarii hamulca.

Niebezpieczeństwo wypadku!

Bezpośrednio przy zacisku hamulca istnieją jeszcze dalsze możliwości przestawiania, które wymagają jednak dużej zręczności. Koniecznie zapoznaj się z oryginalną instrukcją obsługi producenta hamulców przed ustawianiem hamulca. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSE.

⚠ OSTRZEŻENIE

Wielokrotne poprawianie ustawienia przy dźwigni hamulca może znacząco zredukować maksymalnie osiągalną skuteczność hamowania.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

W przypadku niektórych systemów należy poprawić ustawienie zużycia bezpośrednio przy zacisku hamulca. Zapoznaj się w tym celu z dołączoną instrukcją producenta hamulców.

Producenci mechanicznych hamulców tarczowych dołączają do swoich części zazwyczaj szczegółowe instrukcje. Należy się z nimi koniecznie zapoznać przed przystąpieniem do demontażu koła lub prac konserwacyjnych.

UKŁAD PRZEŁĄCZANIA BIEGÓW

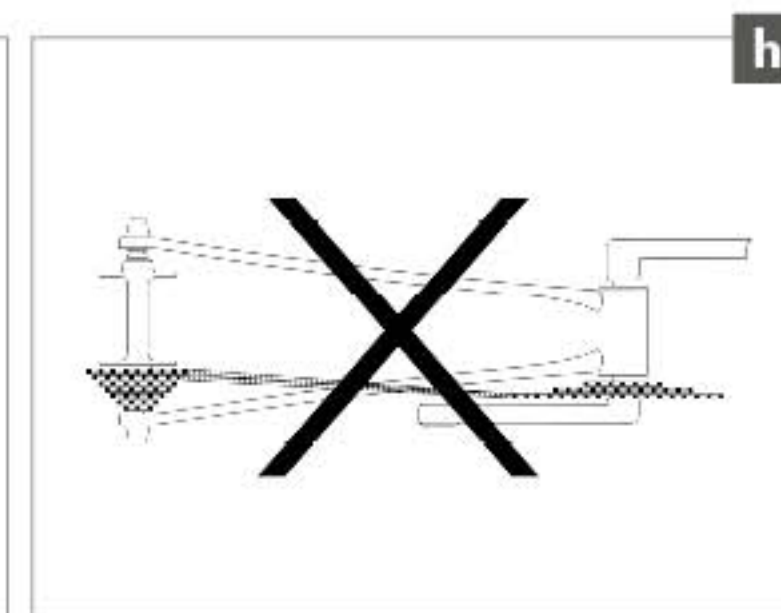
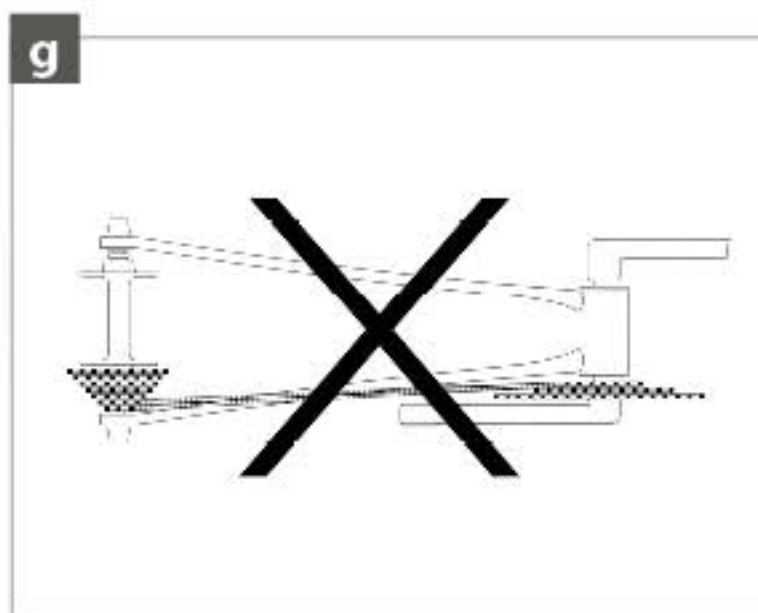
W rowerach górskich SENSA spotyka się zazwyczaj przekładnie łańcuchowe. Istnieją jednak także specjalne przerzutki i zamiast kilku przednich kół łańcuchowych przerzutki w suporcie. Zasięgnij rady u swojego sprzedawcy SENSA, jeśli Twój rower górski SENSA nie posiada typowej i opisananej tutaj przekładni łańcuchowej.

Przekładnia łańcuchowa

Za pomocą zmiany biegów (e+f) w rowerze można dostosować przełożenie do rzeźby terenu i pożądanej prędkości jazdy. Na niskim biegu, w którym łańcuch biegnie z przodu przez małe koło łańcuchowe, a z tyłu przez dużą zębatkę, można podjeżdżać pod strome wzniesienia przy użyciu umiarkowanej siły. Jednak należy przy tym szybciej naciskać na pedały. Jadąc z góry, należy wybrać wysokie przełożenie (z przodu duże koło łańcuchowe, z tyłu mała zębatka). Jeden obrót korbą oznacza pokonanie wielu metrów, a prędkość jest odpowiednio duża.

⚠ OSTRZEŻENIE

Do momentu zapoznania się z zasadą działania dźwigni lub manetek obrotowych w rowerze SENSA zmianę biegów należy ćwiczyć na terenie wyłączonym z ruchu drogowego.



INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Koniecznie przeczytaj instrukcję obsługi producenta układu przełączania biegów oraz zapoznaj się przed pierwszą jazdą z danym sposobem obsługi.

Zasady działania i obsługa

Przerzutki funkcjonują zawsze zgodnie z poniższą zasadą:

Duże koło łańcuchowe z przodu	– wysoki bieg	– wysokie przełożenie
Małe koło łańcuchowe z przodu	– niski bieg	– niskie przełożenie
Duża zębatka z tyłu	– niski bieg	– niskie przełożenie
Mała zębatka z tyłu	– wysoki bieg	– wysokie przełożenie

Zwykle przełączniki zamontowane są w następujący sposób:

Manetka prawa – tylne zębatki

Manetka lewa – przednie koła łańcuchowe

Istnieją różne systemy przerutek z jednym, dwoma lub trzema kołami łańcuchowymi z przodu. Nowoczesne rowery górskie mogą mieć do 33 biegów, jednakże przy częściowym pokrywaniu – w rzeczywistości korzystać można z 15 do 20 biegów. Łańcuch nie powinien nigdy obracać się za bardzo na ukos, ponieważ wtedy szybko ulega zużyciu, a skuteczność przekładni zmniejsza się. Niekorzystna sytuacja ma miejsce na przykład wtedy, gdy łańcuch biegnie z przodu po najmniejszym kole zębatym i jednocześnie z tyłu po zewnętrznych (małych) dwóch lub trzech zębatkach (g) lub gdy biegnie z przodu po największym kole łańcuchowym i po wewnętrznych (dużych) zębatkach z tyłu (h).

Suport (a) jest elementem łączącym korby z ramą. Istnieją różne warianty budowy – czasem wał łożyska jest elementem suportu, czasem jest on zintegrowany w prawą korbę. Uszczelnione łożyska kulkowe są ustawione fabrycznie bez luzu i nie wymagają częstej konserwacji. Należy regularnie kontrolować stabilne osadzenie suportu w ramie i korb na wale.

Sprawdź ponadto regularnie, czy korby bezpiecznie osadzone są na wale łożyska i czy łożyskowanie ma luz. Po silnym potrząśnięciu korbą nie może być odczuwalny luz (b). Jeśli jednak stwierdzisz luz, niezwłocznie zwróć się do swojego sprzedawcy SENSE.

Proces przełączania biegów rozpoczyna się, w zależności od wbudowanego systemu przełączania biegów, poprzez uruchomienie manetki lub też krótkie przekręcenie nadgarstkiem w manetkach obrotowych (c). Podczas całego procesu przełączania biegów należy pedałowac. Siła pedałowania powinna jednak ulec dość znacznej redukcji.

Poniżej wyjaśnione są zasady i sposób działania danych wariantów manetek. Możliwe jednak, że Twój nowy rower SENSE wyposażony jest w inny, nieprzedstawiony poniżej układ przełączania biegów.

W przypadku manetek z reguły dużą dźwignią (dźwignią kciuka) przełącza się na większe koła łańcuchowe/zębatki.

Przełączenie prawą ręką doprowadza więc do niższego biegu. Fazy przełączania są elastyczne, możliwe jest więc przełączanie o kilka biegów naraz. Uruchomienie lewej dźwigni kciukiem powoduje przełączenie na wyższy bieg.

Mała dźwignia znajdująca się – patrząc z perspektywy rowerzysty – przed kierownicą uruchamiana jest palcem wskazującym (dźwignia palca wskazującego), przy czym przesuwając ją łańcuch na mniejsze koła łańcuchowe/zębatki – a więc po prawej na wyższe, a po lewej na niższe biegi.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Producenci przerzutek z reguły załączają szczegółowe instrukcje. Należy przeczytać je uważnie. Zapoznaj się w razie potrzeby z działaniem nowego układu przełączania biegów w miejscu wyłączonym z ruchu drogowego (d). W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSE.

Inaczej sytuacja przedstawia się w **manetkach obrotowych**. Przekręcenie prawego przełącznika w kierunku rowerzysty powoduje niższe przełożenie, po lewej stronie przełącza się za to na wyższy bieg – i odwrotnie. Kierunek przełączania może ewentualnie się różnić.

⚠ OSTRZEŻENIE

Zawsze noś obcisłe spodnie lub opaski na nogawki bądź porównywalne rozwiązanie (e). W ten sposób zapobiec można dostaniu się spodni do łańcucha lub kół łańcuchowych. Niebezpieczeństwo wypadku!



⚠ OSTRZEŻENIE

Podczas przełączania biegów pod obciążeniem, tzn. podczas silnego naciskania na pedały łańcuch może się przesunąć. Przy przerzutce przedniej może on nawet całkowicie spaść z kół łańcuchowych i doprowadzić do upadku! Jest to powodem przynajmniej zdecydowanie krótszej żywotności łańcucha.

WSKAZÓWKA

- Poprzez luz pomiędzy wałem łożyska i korbami może dojść do uszkodzenia korb. Niebezpieczeństwo pęknięcia!**
- Unikać biegów, przy których łańcuch obraca się za bardzo na ukos. Zwiększone zużycie!**
- Ważne dla przełączania biegów jest równomierne i nie nadmierne naciskanie na pedały. W szczególności na przerzutce przedniej (f) nie należy przełączać pod obciążeniem, gdyż skraca to znacznie żywotność łańcucha. Ponadto łańcuch może zablokować się między rurą dolną tylnego widelca a kołami łańcuchowymi („chain suck”).**

Sprawdzanie i ustawianie

Twój sprzedawca SENSEA przed przekazaniem Twojego roweru SENSEA wyregulował przekładnię łańcuchową (g). W trakcie pokonywania pierwszych kilometrów linki Bowdena mogą się jednak wydłużyć,

co powoduje osłabienie precyzji oraz brzęczenia łańcucha podczas przełączania biegów.

Ustawianie przerzutki tylnej (h) i przerzutki przedniej to zadania dla doświadczonej osoby. W razie zamiaru podjęcia się tego zadania, pamiętać należy dodatkowo o instrukcji obsługi producenta układu przełączania biegów. W razie trudności z układem przełączania biegów zwróć się do swojego sprzedawcy SENSEA.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Dla własnego bezpieczeństwa po przejechaniu 75–225 km lub po 5–15 godzinach użytkowania lub 4–6 tygodniach, najpóźniej jednak po trzech miesiącach, należy zawieźć nowy rower SENSEA kategorii 3 do sprzedawcy SENSEA w celu przeprowadzenia pierwszego przeglądu.**
- Dla własnego bezpieczeństwa po 5–15 godzinach użytkowania lub 4–6 tygodniach, najpóźniej jednak po trzech miesiącach, należy zawieźć nowy rower SENSEA kategorii 4 do sprzedawcy SENSEA w celu przeprowadzenia pierwszego przeglądu.**
- Dla własnego bezpieczeństwa po 4–12 godzinach użytkowania lub 4–6 tygodniach, najpóźniej jednak po trzech miesiącach, należy zawieźć nowy rower SENSEA kategorii 5 do sprzedawcy SENSEA w celu przeprowadzenia pierwszego przeglądu.**



Ustawianie przerzutki tylnej

Naciągnąć linkę przy regulowanym zaczepie do linek przy manetce (a) lub przy śrubie nastawczej, przez którą przebiega linka Bowdena w drodze do przerzutki tylnej (b). W tym celu przełączyć na najmniejszą zębatkę i wykręcać śruby co pół obrotu, aż linka będzie naciągnięta.

Po każdym naciąganiu sprawdzić, czy łańcuch sprawnie wspina się bezpośrednio na następną zębatkę. W tym celu należy przekręcać korby ręcznie lub przejechać się rowerem SENSA, przełączając biegi.

Jeśli łańcuch łatwo wspina się wyżej, należy sprawdzić, czy nadal sprawnie przechodzi na mniejsze zębatki. Jeśli nie, to należy ponownie lekko poluzować odpowiednią śrubę nastawczą. Możliwe, że konieczne w tym celu będzie kilka prób.

OSTRZEŻENIE

Całościowe ustawianie przerzutki tylnej i przerzutki przedniej to zadania dla doświadczonej osoby. Należy zapoznać się z instrukcją obsługi producenta układu przełączania biegów. W razie trudności z układem przełączania biegów zwróć się do swojego sprzedawcy SENSA.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Jeśli osoba trzecia podtrzyma tylne koło w powietrzu, można funkcję tę łatwo przetestować poprzez kręcenie korbą i przełączanie.



Ustawianie zderzaków krańcowych

W celu zapobiegania dostaniu się łańcucha do szprych lub spadku łańcucha z najmniejszej zębatki tzw. śruby zderzaka krańcowego ograniczają (c) zakres obrotu przerzutki. Twój sprzedawca SENSA dokona ich ustawienia, gdyż podczas normalnego użytkowania nie dochodzi do ich przestawienia.

W razie potrzeby popraw pozycję śrubą zderzaka krańcowego. Przy przerzutkach tylnych śruby te często oznaczone są literą „H” („high gear”) oraz literą „L” („low gear”). „High gear” oznacza przy tym wysoki bieg, a więc małą zębatkę. Przekręć śrubę w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, jeśli przerzutka ma obracać się bardziej wewnątrz, zaś przekręcenie w odwrotnym kierunku powoduje obracanie bardziej zewnątrz.

Ostrożnie przełączyć na największą tylną zębatkę i sprawdź, czy kółko prowadzące przerzutki tylnej znajduje się dokładnie pod szpicami zębatki. Przekręcić śrubę oznaczoną literą „L” w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, aż ruszenie przerzutki w kierunku szprych nie będzie już możliwe – ani poprzez uruchamianie dźwigni, ani poprzez nacisk ręką (d).

Poprzez ustawienie to zapobiegasz dostaniu się łańcucha między zębatki a szprychy oraz stykaniu się przerzutki lub kółka prowadzącego przerzutki ze szprychami – w ten sposób mogłoby dojść do uszkodzenia szprych, przerzutki tylnej oraz ramy. W najgorszym wypadku kontynuowanie jazdy nie będzie już możliwe.

⚠ OSTRZEŻENIE

- *Jeśli doszło do przewrócenia Twojego roweru SENSE lub uderzenia w przerzutkę tylną, istnieje ryzyko, że przerzutka tylna lub jej mocowanie, tzw. hak przerzutki, uległy zgięciu. Po tego rodzaju incydentach lub po montażu nowego koła tylnego należy sprawdzić zakres obrotu przerzutki i w razie potrzeby poprawić regulację śrub zderzaka krańcowego (e).*
- *Po ustawieniu układu przełączania biegów konieczne przeprowadź jazdę próbną z dala od ruchu drogowego.*

WSKAZÓWKA

- *Źle wyregulowane biegi są głównymi przyczynami nieodwracalnych uszkodzeń ramy, przerzutki tylnej i kół.*

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- *Regularnie oddawaj rower SENSE do przeglądu u swojego sprzedawcy SENSE.*

Ustawianie przerzutki przedniej

Obszar, w którym przerzutka przednia utrzymuje łańcuch na kole łańcuchowym bez muskania, jest niezwykle wąski. Podobnie jak w przerzutce tylnej oznaczone literami „H” i „L” śruby zderzaka końcowego (f) ograniczają zakres obrotu przerzutki. Twój sprzedawca SENSE dokona ich ustawienia, gdyż podczas normalnego użytkowania nie dochodzi do ich przestawienia.

Przy przerzutce przedniej (g), podobnie jak i w przypadku przerzutki tylnej, linka może się wydłużyć. Płynność przełączania biegów pogarsza się. Przełącz na małe koło łańcuchowe i w razie potrzeby naciągnij linkę, regulując śrubę, przez którą przebiega linka Bowdena w kierunku manetki (h).

⚠ OSTRZEŻENIE

- *Po upadku sprawdź, czy blaszki prowadzące przerzutki przedniej nadal znajdują się w pozycji dokładnie równoległej do kół łańcuchowych oraz czy mogą one ewentualnie dotykać dużego koła łańcuchowego. W tym wypadku napęd byłby zablokowany. Niebezpieczeństwo wypadku!*
- *Ustawienie przerzutki przedniej wymaga szczególnej dokładności. Jeśli jest ona źle wyregulowana, to łańcuch może spaść, powodując nagłe przerwanie napędu. Niebezpieczeństwo wypadku!*
- *Po ustawieniu układu przełączania biegów konieczne przeprowadź jazdę próbną z dala od ruchu drogowego.*



ŁAŃCUCH – PIELEGNACJA I ZUŻYCIE

W celu osiągnięcia długiej żywotności łańcucha oraz jego działania bez odgłosów nieważna jest ilość smaru, lecz sposób jego rozprowadzania oraz częstotliwość jego używania. Oczyszczać łańcuch od czasu do czasu z osadzającego się brudu oraz oleju za pomocą ścierki nasączonej olejem (a). Specjalne środki odtłuszczające nie są konieczne, a raczej szkodliwe.

Na możliwie jak najczystsze ogniwa łańcucha nanieść należy olej, smar lub wosk do łańcucha (b). Należy przy tym kręcić korbą i skrapiać rolki po wewnętrznej stronie łańcucha. Następnie łańcuch przekręcić o kilka obrotów. Po tym rower SENSEA odstawić na chwilę, aby środek do smarowania mógł wnikać w łańcuch. Następnie pozostały środek do smarowania zetrzeć należy ścierką, aby nie przyskała ani nie przyciągał on brudu podczas jazdy.

⚠ OSTRZEŻENIE

Konieczne uważać, aby środek do smarowania nie dostał się na powierzchnie hamowania obręczy, na tarcze hamulcowe lub na okładziny hamulcowe. Hamulec wtedy przestałby działać!

WSKAZÓWKA

Z uwagi na ochronę przyrody używać należy jedynie środków do smarowania ulegających biodegradacji, gdyż w czasie eksploatacji środek do smarowania łańcucha zawsze dostaje się do podłoża, w szczególności przy mokrej nawierzchni.



Łańcuchy należą w rowerze do grupy części ulegających zużyciu. Możesz jednak mieć wpływ na ich żywotność. Łańcuch przesmarowywać należy regularnie, przede wszystkim po jeździe po mokrej nawierzchni. Używaj biegów, przy których łańcuch nie przebiega na zbyt ukośnie, i naciskaj na pedały z możliwie jak najwyższą częstotliwością pedałowania.

Łańcuchy przekładni łańcuchowych osiągają swoją granicę zużycia po przejechaniu ok. 800 do 2500 km lub po okresie 40 do 125 godzin użytkowania. Poprzez silnie rozciągnięty łańcuch pogarsza się płynność przełączania biegów. Ponadto zużycie zębatek oraz kół łańcuchowych jest przyspieszone. Wymiana tych części jest w porównaniu do wymiany łańcucha dość kosztowna. Należy dlatego regularnie sprawdzać stan łańcucha. Twój sprzedawca SENSEA dysponuje precyzyjnymi urządzeniami pomiaru do sprawdzania zużycia (c). Wymiana łańcucha jest zadaniem dla specjalisty, ponieważ konieczne są specjalistyczne narzędzia oraz wybór łańcucha dopasowanego do danej przekładni.

⚠ OSTRZEŻENIE

Źle nitowany lub silnie zużyty łańcuch może się zerwać i być przyczyną upadku.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

W przypadku wymiany łańcucha należy stosować wyłącznie oznakowane i pasujące oryginalne części zamienne (d). Twój sprzedawca SENSEA chętnie doradzi Ci w tej kwestii.

SZTYCA Z OPCJĄ REGULOWANIA WYSOKOŚCI

Jeśli planujesz częstą regulację sztycy, zalecany jest montaż sztycy z opcją regulowania wysokości. Sztyca z opcją regulacji wysokości jest w stanie gotowym do jazdy połączona zazwyczaj z umocowaną na kierownicy dźwignią lub przyciskiem (e) za pomocą przewodu przebiegającego przez rurę podsiodłkową.

Przed zamontowaniem sztycy z opcją regulowania wysokości do ramy upewnij się, czy rura podsiodłowa nie ma ostrych krawędzi oraz zadziórów. W razie potrzeby zleć doświadczonemu mechanikowi wyczyszczenie i okrawanie rury podsiodłowej.

Przed regulacją wysokości siedzenia (f) zapoznaj się z rozdziałem „Ustawianie wysokości siedzenia”.

Podczas ustawiania dźwigni sztycy z opcją regulowania wysokości przy kierownicy przestrzegaj instrukcji producenta.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Montaż sztycy z opcją regulowania wysokości (g) wymaga zazwyczaj sporych umiejętności technicznych oraz (specjalistycznych) narzędzi. Najlepiej zlecić je swojemu sprzedawcy SENSE. W razie zamiaru podjęcia się tego zadania przed ustawianiem przeczytaj instrukcję obsługi producenta sztycy.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Przestrzegaj wytycznych producenta ramy lub roweru w kwestii minimalnej głębokości wkładu.
- Nie przytwierdzaj roweru SENSE ze sztycą z opcją regulowania wysokości do ruchomych części, a jedynie do stojaka montażowego za dolną część, która powinna być odpowiednio wysunięta (h). Przy wsuwaniu i wysuwaniu takiej sztycy należy uważać, aby przewód u otworu wyjściowego przy ramie był odpowiednio dosuwany lub dociągany i się nie łamał.
- Poddawaj sztycę z opcją regulowania wysokości regularnej konserwacji i zadbaj przede wszystkim o czystość obszaru regulacji.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- W sztycach z opcją regulowania wysokości, jak np. w przypadku RockShox, Kind Shock itp., regulowanie wysokości następuje przez naciśnięcie przycisku lub uruchomienie dźwigni przy kierownicy. Należy zapoznać się z instrukcją obsługi producenta sztycy.
- Dalsze informacje można znaleźć na stronach internetowych producentów sztyc, jak np. www.rockshox.com oraz www.kssuspension.com



KOŁA I OPONY

Koło składa się z piasty, szprych oraz obręczy. Na obręcz zakładana jest opona, w którą z reguły włożona jest dętka. W celu ochrony wrażliwej dętki na nypie rowerowe oraz posiadający często ostre krawędzie spód obręczy nakładana lub naklejana jest taśma na obręcz (a).

Masa rowerzysty i bagażu oraz nierówności mocno obciążają koła. Koła produkowane są co prawda starannie i dostarczane są po wycentrowaniu, mimo to szprychy oraz nypie mogą na początku się nieco poluzować. Dlatego też konieczne jest sprawdzenie oraz w razie potrzeby ponowne wycentrowanie kół przez Twojego sprzedawcę SENSEA już po przejechaniu pierwszych 75–225 kilometrów (kategoria 3) lub po 5–15 godzinach użytkowania (kategoria 3 i 4) albo 4–12 godzinach użytkowania (kategoria 5). Po tym okresie dotarcia koła należy regularnie poddawać przeglądowi, przy czym ponowne naprężanie konieczne jest raczej rzadko (b).

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

W przypadku rowerów górskich rozróżniamy trzy systemy opon. Opony bezdętkowe, zwane także UST, wymagają specjalnego mleczka uszczelniającego. Naklejone na obręcz opony dętkowe, zwane także tubular, oraz konwencjonalne opony drutowane lub zwijane, których używa się z dętką. Z racji tego, że ostatni rodzaj jest zdecydowanie najczęściej używany, to właśnie ten zostanie tutaj opisany. W kwestii innych systemów zasięgnij informacji u swojego sprzedawcy SENSEA.

Opony, dętka, taśma na obręcz, ciśnienie powietrza

Opony powinny gwarantować przyczepność oraz trakcję, obracać się płynnie oraz przyjmować lekkie uderzenia podłoża. Budowa szkieletu opony (osnowa), zestawienie gumy oraz typ bieżnika wpływają na tarcie toczne oraz właściwości przyczepne. Twój sprzedawca SENSEA ma do wyboru różne rodzaje (c).

W przypadku montażu nowej opony należy mieć na względzie system oraz wymiary dotychczasowej opony. Wymiary znajdują się w dwóch jednostkach na ścianie bocznej opony. Informacją tą jest dokładniejsze normowane oznakowanie milimetrowe (przykład: 57-559 oznacza szerokość opony wynoszącą 57 mm w stanie napompowanym oraz średnicę (wewnętrzną) opony wynoszącą 559 mm (d)). Drugą informacją jest podanie wymiarów w calach (np. 26 x 2.25").

Opony muszą być napompowane należytym ciśnieniem powietrza w celu oferowania optymalnego kompromisu pomiędzy płynnym obrotem a komfortem jazdy. Wtedy też nie są tak podatne na awarie. Zbyt niskie ciśnienie powietrza może być powodem tzw. „snake bite” (w jęz. polskim: ukąszenie węża), przy którym dętka po najeźdzeniu na krawędź zostaje zmiażdżona.



Zalecane przez producenta ciśnienie powietrza z reguły podane jest na ścianie bocznej opony lub na etykiecie informującej o typie opony. Dolna granica informacji o ciśnieniu gwarantuje maksymalny komfort amortyzacji dla lżejszych rowerzystów, który jest optymalny do jazdy po nierównej nawierzchni. Im większe ciśnienie, tym mniejsze tarcie toczone na równej nawierzchni, przez co zmniejsza się komfort jazdy. Twardo napompowane opony nadają się z tego względu najlepiej dla cięższych rowerzystów oraz do jazdy po równym asfalcie.

Ciśnienie często podawane jest w angielskiej jednostce psi (pounds per square inch). W tabeli (e) przeliczone są najczęściej używane wartości.

Sama opona i sama obręcz nie są hermetyczne. W celu utrzymania ciśnienia wewnątrz dętkę wkłada się w oponę (f) i napełnia powietrzem przez zawór.

Wyjątki stanowią bezdętkowe systemy opon/kół. W tym przypadku obręcze i opony są hermetyczne także bez opony (opony tubeless/UST) lub uszczelnione za pomocą specjalnych taśm na obręcz i/lub płynów uszczelniających (system tubeless ready/NoTubes). Przed podjęciem się prac przy tego rodzaju oponach przeczytaj odpowiednie instrukcje.

e			
psi	bar	psi	bar
10	0,7	40	2,8
15	1,0	45	3,1
20	1,4	50	3,4
25	1,7	55	3,8
30	2,1	60	4,1
35	2,4	65	4,5



f

g



h



Zawory

W rowerach górskich SENSA rozpowszechnione są dwa warianty zaworów:

1. **Zawory Sclaverand lub Presta (g)** – stosowane są obecnie już niemalże we wszystkich rodzajach rowerów. Zawór ten przystosowany jest do najwyższego ciśnienia.
2. **Zawory Schradera lub samochodowe (h)** – zostały przejęte z pojazdów samochodowych.

Oba rodzaje zaworów chroni przed brudem nakrętka z tworzywa sztucznego.

Zawory samochodowe można po odkręceniu nakrętki bezpośrednio napełnić powietrzem przy użyciu odpowiedniej pompki.

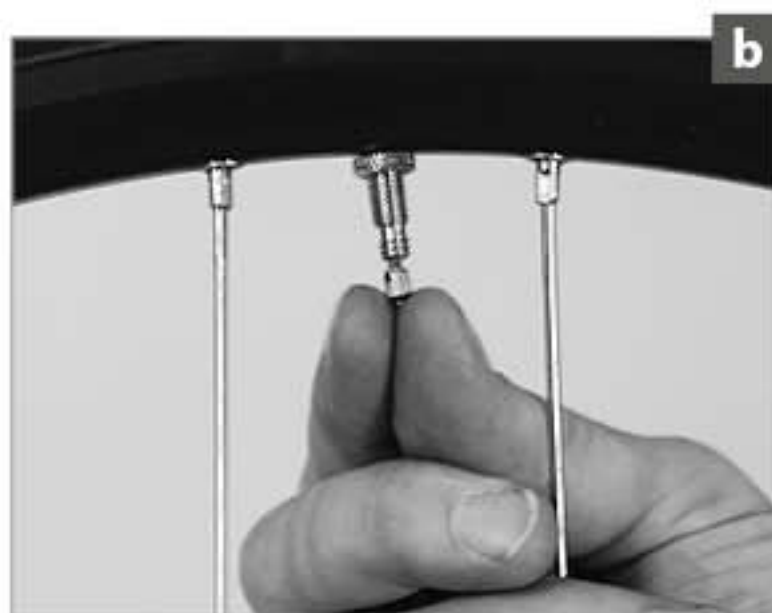
W przypadku **zaworu Presta** przed pompowaniem należy nieco odkręcić radełkowaną nakrętkę i krótko nacisnąć ją w kierunku zaworu, aż ujdzie nieco powietrza. Sprawdź osadzenie tulejki zaworu w rurze. Jeśli nie jest całkowicie dokręcona, może to być przyczyną powolnej utraty powietrza. Po napompowaniu pamiętaj o dokręceniu do końca nakrętki zaworu.

Zawory samochodowe jak i **zawory Presta** – przy użyciu specjalnej końcówki – można pompować sprężarką powietrza na stacji benzynowej. Sprężarki używać należy w krótkich odstępach, gdyż w przeciwnym razie do opony dostać się może zbyt dużo powietrza powodując jej pęknięcie. W celu spuszczenia powietrza wcisnąć krótko do środka trzpień w środku w zaworze samochodowym (a), a w zaworze Presta nakrętkę radełkowaną (b).

Za pomocą pompki ręcznej osiągnięcie koniecznego ciśnienia może być trudne. Lepszym rozwiązaniem są pompki stacyjne lub nożne z manometrem (c).

⚠ OSTRZEŻENIE

- Zużyte, popękane lub łamliwe opony należy wymienić. Wilgoć i brud mogą dostać się do środka i uszkodzić opony od wewnątrz. Dętka mogłaby pęknąć. Niebezpieczeństwo wypadku!
- Przy użyciu innego rozmiaru opony niż seryjnie zamontowana może w przypadku skręcania podczas powolnej jazdy dojść do uderzenia stopą o koło przednie. Przy uginaniu elementu amortyzacji może również dojść do zablokowania koła. Niebezpieczeństwo wypadku!
- Obchodź się z Twoimi oponami w troskliwy sposób. Obie opony napompować, nie przekraczając maksymalnego ciśnienia! Mogłyby ewentualnie podczas jazdy zeskoczyć z obręczy i pęknąć. Niebezpieczeństwo wypadku!



⚠ OSTRZEŻENIE

- Opony dopuszczające ciśnienie powietrza wynoszące 5 bar i więcej montować należy na obręczach do rowerów górskich, które można poznać po określeniu „C”. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSE.
- Czy opony są w dobrym stanie i czy ciśnienie w nich jest odpowiednie (d)? Wyższe ciśnienie opon gwarantuje większą stabilność jazdy oraz lepiej zabezpiecza przed awarią opon. Informacje na temat ciśnienia minimalnego oraz maksymalnego (bar lub psi) znajdziesz na ścianie bocznej opony.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- Należy jeździć zawsze z zalecanym ciśnieniem opon i sprawdzać je w regularnych interwałach czasowych przynajmniej raz w tygodniu.
- Miej na uwadze ponadto maksymalne dopuszczalne parametry ciśnienia obręczy. Parametry te zależą od szerokości opon. Powyższe parametry znaleźć można w dołączonych instrukcjach producentów obręczy lub kół.
- Jeśli Twój rower SENSE posiada bezdętkowe lub dętkowe opony, zapoznaj się z instrukcją obsługi producentów opon i obręczy.

Ruch obrotowy obręczy i naprężenie szprych

W celu płynnego obrotu kół szprychy muszą być równomiernie naprężone (e). Naprężenie pojedynczych szprych może ulec zmianie np. poprzez zbyt szybkie przejechanie po krawędzi lub poprzez poluzowanie nypla. W ten sposób dochodzi do zakłócenia równowagi sił rozciągających. Zanim zauważysz tę nieprawidłowość poprzez kołysanie, sprawność Twojego roweru SENSEA może być już ograniczona.

W hamulcach szczękowych obszary boczne obręczy są równocześnie powierzchnią hamowania (f). Jeśli koło nie obraca się płynnie, może to wpłynąć na skuteczność działania hamulców. Należy dlatego od czasu do czasu sprawdzać ruch obrotowy kół. Podnieś koło nad podłoże i ręcznie doprowadź je do rotacji. Przyjrzyj się szczelinie między obręczą a okładzinami hamulcowymi (g). Jeśli ulega ona zmianie o ponad jeden milimetr, to Twój sprzedawca SENSEA powinien wycentrować koło (h).

⚠ OSTRZEŻENIE

- Nie należy jeździć na kołach, które nie obracają się poprawnie. W hamulcach szczękowych w przypadku silnych uderzeń bocznych szczęki hamulców mogą zaciskać się niespodziewanie silnie! Powoduje to przeważnie natychmiastowe zatrzymanie kół i tym samym upadek.
- Poluzowane szprychy należy koniecznie bezzwłocznie naprężyć. Dla wszystkich pozostałych elementów konstrukcji obciążenie w tym miejscu mocno się zwiększa.

WSKAZÓWKA

- Centrowanie (naprężanie) kół to trudne zadanie, które zlecić należy Twojemu sprzedawcy SENSEA.



AWARIA OPONY

Awarie opony są najczęstszym rodzajem awarii podczas jazdy rowerem. „Złapanie gumy” wcale jednak nie musi oznaczać końca wycieczki rowerowej, jeśli pod ręką są potrzebne narzędzia oraz zapasowa dętka i zestaw do łatania. W przypadku kół umocowanych w ramie i widelcu szybkozamykaczami do wymiany dębki potrzebne są jedynie dwie łżki do opon oraz pompka (a).

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Przed wymontowaniem koła przeczytaj rozdział „Montowanie koła” oraz „Obsługa szybkozamykaczy i osi sztywnych”. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSE.

Wymontowanie koła

W przypadku **mechanicznych hamulców szczękowych** (hamulców Cantilever i V-Brake) należy najpierw wyjąć linkę przy ramieniu hamulcowym (b). W tym celu objąć obręcz dłonią i ściągnąć do siebie okładziny i ramiona hamulcowe. W tej pozycji łatwo da się wyjąć przeważnie kolebkowy nypel lub powłokę linki (hamulce V-Brake).

W przypadku **hamulców tarczowych** (hydraulicznych lub mechanicznych) należy najpierw sprawdzić, gdzie ulokowane są okładziny hamulcowe lub ich wskaźniki zużycia (c). Można po nim później rozpoznać, czy okładziny po demontażu znajdują się nadal w odpowiednim miejscu. Należy zapoznać się z instrukcjami obsługi producenta hamulców. Nie pociągaj za dźwignię hamulca, gdy koło jest zdemonutowane.

Przy kołach tylnych z **przekładnią łańcuchową** przed demontażem należy przełączyć na najmniejszą zębatkę. W ten sposób przerzutka tylna znajduje się całkiem na zewnątrz i nie przeszkadza w wymontowaniu.

Otwórz szybkozamykacz koła (d) lub usuń oś sztywną zgodnie z opisem w rozdziale „Obsługa szybkozamykaczy i osi sztywnych”.

Jeśli koła nadal nie da się wysunąć, to powodem tego są zabezpieczenia widelca. Chodzi tu o noski trzymające przy mocowaniu koła (hak widelca) (e). Należy nieco przekręcić nakrętkę napięcia wstępnego szybkozamykacza i wyjąć koło z zabezpieczeń.



W celu ułatwienia wymontowania koła należy ręcznie przerzutkę tylną pociągnąć nieznacznie do tyłu (f). Unieś rower SENSEA nieznacznie nad podłoże i uderz lekko z góry w koło, które w ten sposób wypadnie.

Jeśli jedno lub oba koła są umocowane w ramie za pomocą osi sztywnych, zapoznaj się z rozdziałem „**Obsługa szybkozamykaczy i osi sztywnych**”. W razie potrzeby poproś swojego sprzedawcę SENSEA o informacje na temat obchodzenia się z danym rodzajem osi sztywnych.

⚠ UWAGA

Tarcze hamulcowe mogą się nagrzać. Niech tarcze ostudzą się przed demontażem koła.

WSKAZÓWKA

Po wymontowaniu koła pamiętać należy o tym, aby w żadnym wypadku nie poruszać dźwigni hamulca (tarczowego). Przy demontażu koła pamiętać o zamontowaniu zabezpieczeń transportowych.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Należy pamiętać o instrukcjach obsługi producentów hamulców oraz układu przełączania biegów.

Informacje na temat demontażu tylnego koła Rohloff można znaleźć w ewentualnie dołączonej instrukcji obsługi Rohloff.

Opony drutowane i zwijane

Demontaż opony

Odkręć nakładkę zaworu oraz nakrętkę mocującą zaworu i całkowicie spuść powietrze (g). Oponę po jednej stronie i wokół całej obręczy przeciśnij ze ścianki bocznej obręczy na środek obręczy. Ułatwia to demontaż.

Łyzkę z tworzywa sztucznego do opon przyłożyć ok. 5 cm od zaworu przy dolnym obrzeżu opony i ściągnąć brzeg opony z krawędzi obręczy (h). Trzymaj łyżkę do opon w tej pozycji. W odległości ok. 10 cm od pierwszej łyżki wsuń drugą łyżkę do opon po drugiej stronie zaworu między obręcz a oponę i ponownie ściągnij brzeg opony z krawędzi obręczy.

Jeśli część opony ściągnięta jest z krawędzi obręczy, przeważnie bez trudności można ściągnąć resztę, przesuwając łyżkę do opon po całym obwodzie obręczy. Teraz można wyciągnąć dętkę. Zwróć uwagę, by zawór nie utknął w obręczy, a dętka nie została dodatkowo uszkodzona. Drugi brzeg opony można w razie potrzeby łatwo ściągnąć z opony. Dętkę załataj zgodnie z instrukcją obsługi producenta zestawu do łatania lub wymień ją.



Po demontażu opony należy sprawdzić taśmę na obręczy (a). Taśma powinna leżeć równomiernie na obręczy, nie powinna być uszkodzona lub popękana oraz powinna pokrywać wszystkie nypły rowerowe oraz otwory.

W przypadku obręczy z podwójnym spodem – tzw. obręczy wielokomorowych – taśma musi pokrywać całą powierzchnię spodu, nie może być jednak nadto szeroka i odstawać przy ściankach obręczy. Do tego rodzaju obręczy stosować należy wyłącznie taśmy na obręcze z tkaniny tekstylnej lub ze stałego tworzywa sztucznego. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSE.

⚠ OSTRZEŻENIE

- **Jeśli doszło do uszkodzenia tkaniny kordowej opony przez przebi- cie, należy dla pewności wymienić oponę.**
- **Wadliwe taśmy na obręcze należy natychmiast koniecznie wy- mienić!**

WSKAZÓWKA

- **Przy zakupie dętek zapasowych pamiętaj, że wentyle samocho- dowe nie pasują do wszystkich obręczy!**

WSKAZÓWKA

- **Jeśli w czasie jazdy dojdzie do awarii opony, to napompuj dętkę i przesun ją blisko ucha – w ten sposób nieszczelne miejsce moż- na z reguły usłyszeć. W domu dętkę można ponadto zanurzyć w wodzie i na podstawie bąbelków powietrza zlokalizować dziu- rę. Jeśli zlokalizowałeś dziurę, znajdź najpierw dane miejsce na oponie i sprawdź również to miejsce. Często przedmioty nadal znajdują się w oponie. Usuń je – w innym razie kolejna awaria jest niemalże pewna.**

Montaż opony

Podczas montażu opony należy uważać, aby do wewnątrz nie dostały się ciała obce typu brud lub piasek, które mogą uszkodzić dętkę.

Obręcz włożyć jedną krawędzią w oponę. Przeciśnij kciukami ściankę opony na całym obwodzie przez krawędź obręczy. Zadanie to jest z re- guły możliwe bez narzędzi.

Zawór dętki włóż do otworu na zawór w obręczy (b). Dętkę napompo- wać tylko nieznacznie tak, aby nabrała ona okrągłą formę, a następnie włożyć ją w całości w oponę. Nie mogą powstawać fałdy.



Montaż dokończyć po przeciwnej stronie zaworu. Oponę przecisnij kciukami przez krawędź obręczy na całym obwodzie na tyle, na ile to możliwe.

Uważaj przy tym, aby dętka między oponą i obręczą nie została zaciśnięta i zmiażdżona. Dętkę należy wsuwać ręcznie w wewnętrzną część opony (c).

Równomiernie przejść po obu stronach na całym obwodzie. Pod koniec oponę należy mocno pociągnąć w dół (d), aby zamontowana już część wślizgnęła się w spód obręczy. Wyraźnie ułatwia to montaż na ostatnich centymetrach opony.

Przed wsunięciem opony całkowicie do obręczy raz jeszcze sprawdź osadzenie dętki, a następnie kłębem dłoni przecisnij oponę ponad krawędzią obręczy (e).

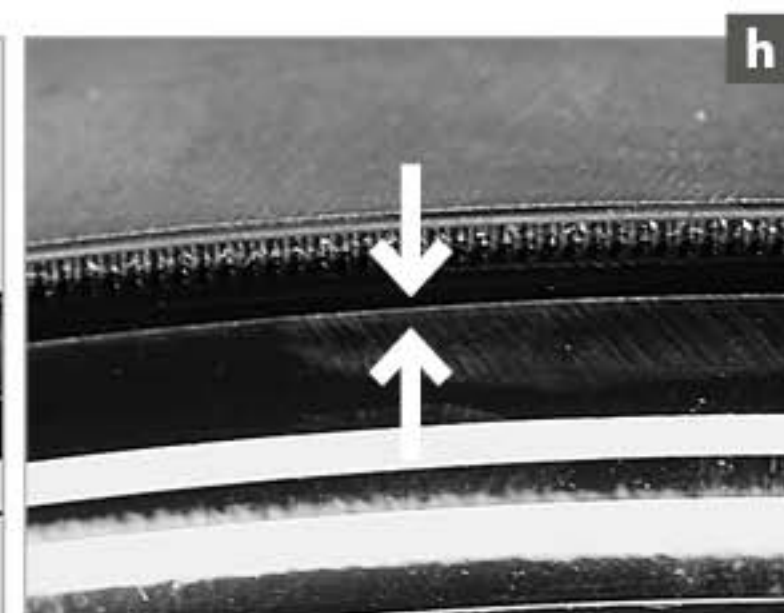
Jeśli okaże się to niemożliwe, użyć należy łyżek montażowych (f). Zwrócić uwagę na to, aby wygiętą stronę łyżki skierować w kierunku dętki i nie uszkodzić dętki.

Następnie wciśnij zawór nieco w wewnętrzną część opony (g), aby nie doszło do zaciśnięcia dętki pod środkiem opony. Sprawdź, czy zawór osadzony jest prosto. Jeśli nie, należy raz jeszcze zdemonstrować brzeg opony i na nowo wyregulować dętkę.

Aby upewnić się, że dętka nie ulegnie zmiażdżeniu, przegnijaj oponę po obu stronach na całym obwodzie koła. W ten sposób sprawdzić można ponadto, czy przesunęła się taśma na obręcz.

Napompuj dętkę aż do pożądanego ciśnienia opony. Ciśnienie maksymalne podane jest przeważnie na ścianie bocznej opony.

Poprawne osadzenie opony sprawdzić można na podstawie drobnej linii oznaczenia (h), która przebiegać powinna minimalnie nad obręczą w równomiernym odstępie na całym obwodzie obręczy. Dopasuj ciśnienie poprzez zawór, kierując się parametrem maksymalnym. Pamiętaj o zalecanym zakresie ciśnienia powietrza.



Montowanie koła

Montowanie koła przebiega w odwrotnej kolejności do demontażu koła. Upewnij się, że koło osadzone jest dokładnie w hakach tylnego widelca i obraca się środkowo ramionami widelca lub między rurami tylnego trójkąta. Zwróć uwagę na poprawne osadzenie szybkozamykacza (a), zabezpieczeń widelca i ewentualnie osi sztywnej (b). Więcej informacji na ten temat znajdziesz w rozdziale „Obsługa szybkozamykaczy i osi sztywnych”.

W przypadku **hamulców tarczowych** przed zamontowaniem koła sprawdź, czy okładziny hamulcowe są umieszczone dokładnie w mocowaniach w zacisku hamulca. Stwierdzić to można poprzez fakt, że szczelina pomiędzy okładzinami (c) przebiega równolegle, a wskaźniki zużycia znajdują się w przewidzianym do tego miejscu. Należy pamiętać o wsunięciu tarczy hamulcowej między okładziny hamulcowe.

Pociągnij za dźwignię hamulca (d) (przy hamulcach tarczowych kilkakrotnie) po zamontowaniu koła i zamknięciu szybkozamykacza lub osi sztywnej. Unieś rower SENA nad podłoże, a następnie doprowadź koło do ruchu obrotowego. Tarcza hamulcowa nie powinna w tym wypadku trzeć o zacisk hamulca i okładziny hamulcowe, a obręcz nie powinna ocierać o okładziny hamulców (szczękowych).

OSTRZEŻENIE

-  **Pociągnij w przypadku hamulców tarczowych kilkakrotnie za dźwignię hamulca po zamontowaniu koła. Musi być odczuwalny dokładny nacisk.**
-  **Linkę hamulcową w hamulcach szczękowych włóż z powrotem od razu po montażu koła!**
-  **W hydraulicznych hamulcach szczękowych zamocuj element hamulca natychmiast z powrotem i zamknij szybkozamykacz! Zwróć uwagę, aby element hamulca nie dotykał ani obręczy ani opony lub szprych podczas obracania koła.**
-  **Przed kontynuowaniem jazdy sprawdź, czy boki hamulca lub tarcze hamulcowe po montażu wolne są od smaru lub innych środków do smarowania.**
-  **Sprawdź, czy okładziny hamulcowe stykają się z powierzchniami hamowania. Sprawdź osadzenie mocowania kół. Koniecznie wykonaj próbę hamowania opisaną w rozdziale „Przed każdą jazdą”!**



ŁOŻYSKO STEROWE/STERY

Widelec połączony jest w ramie z łożyskiem sterowym, zwanym również sterami, w sposób obrotowy. W celu osiągnięcia możliwości samodzielnej stabilizacji oraz jazdy na wprost w rowerze SENSA ten zakres kierowania musi obracać się w bardzo łatwy sposób. Uderzenia wynikające z falistego podłoża mocno obciążają łożysko sterowe. Dlatego istnieje ryzyko, że łożysko sterowe się poluzuje i przestawi.

⚠ OSTRZEŻENIE

Jazda z poluzowanym łożyskiem sterowym wiąże się z bardzo wysokimi obciążeniami widelca oraz łożyska. Widelec może ulec złamaniu. Niebezpieczeństwo wypadku!

Sprawdzanie i ustawianie

Sprawdzić luz poprzez położenie palców wokół górnej powłoki łożyska sterowego (e).

Tułowiem obciążyć siodełko, drugą ręką zaciągnąć hamulec koła przedniego i popchać rower mocno do przodu i do tyłu (f). Jeśli łożysko ma luz, górna powłoka z lekkim naciskiem przesunie się względem dolnej – co widoczne jest również poprzez szczelinę między powłokami.



W celu sprawdzenia łatwości poruszania łożyska należy podnieść jedną ręką ramę do momentu, aż koło przednie straci styczność z podłożem. Koło przednie musi kręcić się bez zaskakiwania, począwszy od lewej zewnętrznej strony aż do prawej zewnętrznej. Po lekkim dotknięciu kierownicy widelec musi samodzielnie opuścić pozycję środkową i przekręcić się (g).

W razie komplikacji podczas tej kontroli zwróć się do Twojego sprzedawcy SENSA.

⚠ OSTRZEŻENIE

Sprawdzić po ustawieniu łożysk sterowych, czy wspornik kierownicy jest mocno osadzony, wkładając przednie koło między nogi i próbując skrócić kierownicę (h). Poluzowany wspornik kierownicy może w przeciwnym razie być przyczyną upadku.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Ustawianie łożyska sterowego wymaga pewnego doświadczenia. Dlatego zadanie to należy powierzyć Twojemu sprzedawcy SENSA.

Bezgwintowe łożyska sterowe – Aheadset®

(Aheadset® jest zarejestrowanym znakiem towarowym firmy DiaCompe)

Ten system łożysk sterowych różni się od innych wspornikiem, który nie znajduje się w rurze widelca, lecz zaciska ją od zewnątrz. Wspornik jest więc ważnym elementem łożyska sterowego, a jego zacisk ustala jego ustawienie (a). Do ustawiania Aheadset® przeważnie potrzebne są tylko jeden lub dwa klucze imbusowe oraz klucz dynamometryczny. Odkręć śrubę/śruby zacisku wspornika u boku wspornika o jeden do dwóch obrotów (b). Nieznacznie dokręć wkręconą na górze śrubę nastawczą kluczem imbusowym, np. o jedną czwartą obrotu (c).

Ustaw wspornik kierownicy tak, aby łożysko nie stało ukośnie. Spójrz w tym celu ponad rurą górną i wspornikiem na oponę przednią. Dokręć śruby zacisku wspornika. Należy używać klucza dynamometrycznego i nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania (d)! Momenty dokręcania znajdują się na danych częściach, w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania śrub” lub w ew. załączonych instrukcjach producentów komponentów. Alternatywnie można je znaleźć do pobrania na stronach internetowych danych producentów komponentów. Przeprowadź opisaną z przodu kontrolę luzu łożyska. Nie można wyregulować łożyska zbyt mocno, gdyż może to je szybko zniszczyć.

⚠ OSTRZEŻENIE

- *Należy pamiętać, że wspornik kierownicy może zgnieść rurę widelca, jeśli śruby dokręcone zostaną za mocno. W szczególności modele z karbonową rurą widelca bardzo wrażliwie reagują na przeciążenie przy dokręcaniu zacisku rury przy wsporniku. Niebezpieczeństwo pęknięcia! Dostosuj się do instrukcji producenta podczas ustawiania widelców karbonowych, jeśli dokonujesz zmian przy łożyskach sterowych lub wsporniku.*
- *Sprawdź, czy wspornik kierownicy jest mocno osadzony, wkładając przednie koło między nogi i próbując skrócić kierownicę. Poluzowany wspornik kierownicy może być przyczyną upadku.*
- *Nie zmieniaj znajdującego się w rurze widelca mechanizmu napięcia wstępnego. W przypadku rur widelca z karbonu w żadnym wypadku nie montuj blokady.*

WSKAZÓWKA

- *Nie dokręcaj górnej śrubki; służy ona jedynie do ustawiania luzu łożyska.*

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- *Nieudane ustawienie łożyska może mieć wiele przyczyn. W razie jakichkolwiek wątpliwości zasięgnij rady u Twojego sprzedawcy SENSE.*



AMORTYZACJA

Glosariusz

Amortyzowany widelec

Widelec roweru amortyzujący i tłumiący uderzenia poprzez ruchome komponenty. Najczęściej spotykane są widełce teleskopowe (e). Golenie górne to cieńsze rury zamocowane lub przykręcone na stałe do korony widełca teleskopowego. Golenie dolne to rury dolne wsuwające się w golenie górne.

Kolumna resorująca

Kolumna resorująca to element łączący w sobie zarówno sprężynę, jak i tłumienie w tylnym trójkącie (f) w pełni amortyzowanego roweru (Full Suspension). Kolumnę resorującą często zwie się również amortyzatorem.

Stała sprężyny lub twardość amortyzacji

Siła konieczna do ściśnięcia sprężyny o określone ugięcie sprężyny – określana w niutonach na milimetr (N/mm) lub w brytyjski sposób w funtach na cal (lbs/in). Wyższa twardość sprężyny oznacza więcej siły na daną odległość. W przypadku pneumatycznych elementów sprężynowych oznacza to wyższe ciśnienie.

Napięcie wstępne sprężyny

W rozpowszechnionych systemach sprężyn pneumatycznych ciśnienie powietrza w widełcu (g) determinuje twardość sprężyny oraz napięcie wstępne. Przestrzegaj podanych przez producenta wytycznych.

Sprężyny stalowe można napiąć wstępnie w określonym obrębie. Wtedy amortyzacja reaguje dopiero przy większym obciążeniu. Stała sprężyny przez to jednak nie ulega zmianie. Ciężcy rowerzyści nie mogą kompensować zbyt niskiej stałej sprężyny wyższym napięciem wstępnym.

Wstępne ugięcie – „sag” (h)

Ugięcie sprężyny, o które ugina się tylny trójkąt lub widelec, gdy rowerzysta na postoju zajmuje swoją zwykłą pozycję jazdy. Podawane jest przeważnie jako procent łącznego ugięcia sprężyny.

Przestawianie ugięcia sprężyny – „travel adjust”

Ugięcie sprężyny widełca redukuje się zazwyczaj za pomocą pokrętła. Przy niektórych widełcach redukcja aktywuje się dopiero po głębokim ugięciu. W przypadku amortyzowanego trójkąta tylnego („full suspension”) trzeba zazwyczaj odkręcić lub poluzować śruby przy segmentach podtrzymujących kolumnę resorującą.



Tłumienie przy ugięciu amortyzatora – „compression damping” (a)

Przeważnie niebieski przycisk nastawczy/niebieskie pokrętło nastawcze (a). Opóźnia lub hamuje uginanie. Zapobiega dobijaniu amortyzowanego widelca przy bardzo szybkich uderzeniach.

Przy elementach amortyzacyjnych wyjątkowo wysokiej jakości dzieli na tłumienie przy ugięciu amortyzatora High Speed (mocne uderzenia = szybkie reakcje amortyzacyjne) i Low Speed (wolne reakcje amortyzacyjne, np. kołysanie podczas jazdy na stojąco).

Tłumienie przy rozciąganiu amortyzatora – „rebound damping” (b)

Przeważnie czerwony przycisk nastawczy/czerwone pokrętło nastawcze. Opóźnia lub hamuje rozprężanie. Zapobiega huśtaniu roweru SENSE.

Lockout

Przeważnie dźwignia przy elemencie sprężynowym lub przy kierownicy (c).

Mechanizm blokujący widelec lub kolumnę resorującą, aby rower nie kołysał się na asfalcie lub gładkich odcinkach. Nie można go używać w terenie.

Tłumienie platformowe (d)

Podwyższa tłumienie przy ugięciu amortyzatora (low speed) i zapobiega kołysaniu. W przeciwieństwie do systemu lockout amortyzacja nie jest blokowana w pełni.



AMORTYZOWANE WIDELCE

Większość rowerów górskich SENSEA wyposażona jest w amortyzowane widelce (e+f). Umożliwia to lepszą kontrolę Twojego roweru SENSEA podczas jazdy w terenie oraz po nierównych odcinkach, gdyż koło ma większą styczność z podłożem. Obciążenia (udarowe) roweru SENSEA i rowerzysty wyraźnie się zmniejszają.

Amortyzowane widelce różnią się między sobą materiałem, z którego wykonane są elementy sprężynujące, i rodzajem amortyzatorów. Zazwyczaj są to sprężyny stalowe, specjalne tworzywa sztuczne („elastomery”), powietrze w zamkniętej komorze lub ich kombinacje. Amortyzacja odbywa się zwykle przy użyciu oleju lub z wykorzystaniem tłumienia własnego elastomerów.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Producenci amortyzowanych widelców z reguły dołączają instrukcje. Przed przystąpieniem do zmiany ustawień widelca lub prac konserwacyjnych należy je dokładnie przeczytać.

Ustawianie twardości sprężyny

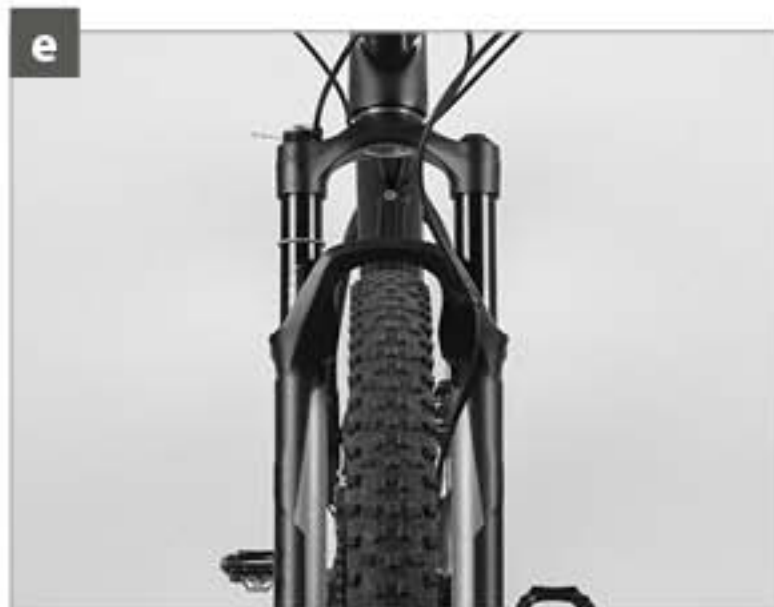
Aby widelec optymalnie działał, należy dostroić go do wagi rowerzysty, pozycji siedzenia i przeznaczenia. Przy wsiadaniu amortyzowany

widelec powinien ugiąć się o 10–25 % maksymalnego ugięcia sprężyny. Przy przekazywaniu roweru wykonanie tych prac należy koniecznie zlecić swojemu sprzedawcy SENSEA.

Jeśli podczas jazdy w terenie lub na nierównym podłożu widelec kilkakrotnie słyszalnie przebije, to sprężyna jest ustawiona zbyt miękko. Należy wtedy podwyższyć napięcie wstępne/ciśnienie (g). Jeśli zakres regulacji nie jest wystarczający przy sprężynach stalowych, należy zlecić wymianę sprężyn przez specjalistę SENSEA.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Amortyzowane widelce są tak skonstruowane, że mogą i muszą kompensować uderzenia. Jeśli widelec jest sztywny lub zablokowany, uderzenia nietłumione oddziałują na ramę, która w tym miejscu najczęściej nie jest do tego przystosowana. Dlatego w przypadku widelców z systemem lockout (h) funkcję tę można aktywować tylko na gładkiej nawierzchni (ulice, drogi polne), a nie podczas jazdy po nierównym terenie.**
- Amortyzowany widelec musi być tak zaprojektowany i dostrojony, aby dobijał wyłącznie w skrajnych przypadkach. Zbyt miękką sprężynę (zbyt małe ciśnienie powietrza) można poczuć, i najczęściej także wyraźnie usłyszeć, po twardych uderzeniach. Dochodzi do nich, kiedy widelec gwałtownie całkowicie się ściska. Jeśli amortyzowany widelec często dobija, może spowodować uszkodzenia samego amortyzowanego widelca oraz ramy.**



Ustawianie tłumienia

Tłumienie regulowane jest poprzez znajdujące się wewnątrz zawory. Przepływ oleju przez te zawory hamuje prędkość, z jaką następuje uginanie i rozprężanie amortyzowanego widełca, i zapobiega powtórnemu zakolysaniu amortyzacji po przeszkodzie. W ten sposób udoskonalić można reakcję na przeszkody.

W amortyzowanych widełcach z regulowanym **tłumieniem przy rozciąganiu amortyzatora** („rebound”) za pomocą (przeważnie czerwonego) przycisku regulacyjnego (a) można przyspieszyć lub zwolnić prędkość rozprężania (tłumienie przy rozciąganiu). Jeśli dostępny jest również drugi (z reguły niebieski) przycisk (b), to można za jego pomocą ustawiać prędkość uginania (tłumienie przy ugięciu) oraz/lub aktywować funkcję lockout.

Proces ustawiania należy rozpoczynać z całkiem otwartym tłumieniem (tłumienie przy rozciąganiu i tłumienie przy ugięciu na „-”). Chwyć kierownicę obiema dłońmi i zaciągnij hamulce koła przedniego. Oprzyj się całym ciężarem ciała na widełcu koła przedniego (c), po czym od razu popuść. Widelec rozpręży się niemalże z tą samą prędkością, z którą dokonałeś ugięcia.

Przekręć o jedno kliknięcie prawy przycisk regulujący w kierunku „+”. Naciśnij widelec przy zaciągniętym hamulcu koła przedniego w dół i od razu popuść widelec ponownie. Zauważysz, że proces rozprężania przebiega tym razem nieco wolniej.

Powtarzaj ten proces naciskania i popuszczania z coraz bardziej zamkniętym tłumieniem przy rozciąganiu amortyzatora. W ten sposób wyczujesz sposób działania tłumienia przy rozciąganiu amortyzatora.

Tłumienie przy rozciąganiu ustawione jest z reguły tak, że rozpręża ono, lekko hamując, lecz nie nadbyt powolnie. Opóźnione rozprężanie następujące bardzo wolno jest ewidentną oznaką zbyt wysokiego tłumienia.

Następnie przejedź przez przeszkodę (zjedź np. z krawężnika) i dokręć tłumienie przy rozciąganiu małymi krokami (w kierunku „+”) na tyle, by amortyzowany widelec przy uginaniu i rozprężaniu nie kołysał się częściej niż raz do maks. dwóch razy. Zmianę ustawień zawsze kontroluj podczas jazdy próbnej w terenie (d).



W niektórych przypadkach amortyzujące widełce posiadają ponadto funkcję **tłumienia przy ugięciu amortyzatora** („compression”) (e). Typowe tłumienie przy ugięciu amortyzatora – lub przy niektórych widełkach tłumienie high speed – hamuje proces uginania w przypadku zbyt wysokiej prędkości podczas pokonywania przeszkody. Zbyt wysoka prędkość ugięcia mogłaby doprowadzić widelec do dobicia.

Słabsze tłumienie polepsza możliwość reakcji, powoduje jednak, że amortyzujący widelec może zbyt mocno się ugiąć np. podczas pokonywania przeszkód lub jazdy na stojąco. Zbyt mocne tłumienie powoduje twardą amortyzację i uszczupla w ten sposób komfort jazdy.

Jeśli ustawiłeś „sag” prawidłowo według powyższych wskazówek, tak że widelec podczas jazdy próbnej poprawnie pracuje, ale w ekstremalnych sytuacjach nadal dobija, możesz podwyższyć nieco tłumienie przy ugięciu amortyzatora (f).

Tutaj także ustawiaj kliknięcie po kliknięciu, gdyż zbyt mocne tłumienie przy ugięciu amortyzatora skraca drogę amortyzującą widełca. Dostosowywanie tłumienia przy ugięciu amortyzatora może być dłuższym procesem, który trzeba wykonywać świadomie i małymi krokami.

Tutaj także zacznij od najniższego stopnia, tzn. przycisk nastawczy/pokrętło nastawcze powinno być przekręcone maksymalnie w stronę „-” lub „open”.

Zmianę ustawień zawsze kontroluj podczas jazdy próbnej w terenie. Jeśli nie jesteś pewien, czy sam jesteś w stanie ustawić tłumienie, to zwróć się do swojego sprzedawcy SENSE lub kieruj się odpowiednimi wskazówkami w instrukcji obsługi producenta amortyzowanego widełca (g).

⚠ OSTRZEŻENIE

- **Jeśli widelec jest zbyt mocno amortyzowany (tłumienie przy rozciąganiu), to przy następujących krótko po sobie przeszkodach nie będzie mógł się ew. rozprężyć. Niebezpieczeństwo wypadku!**
- **Nie należy, używając narzędzi, kręcić nierozważnie śrubami w nadziei, że służą one do regulacji. W taki sposób można rozkręcić mechanizm mocujący i doprowadzić do upadku. Z reguły urządzenia nastawcze obsługiwać można palcami, a u wszystkich producentów posiadają one podziałki lub oznaczenia „+” (mocniejsze tłumienie/twardsza amortyzacja) oraz „-” (h).**



⚠ OSTRZEŻENIE

- W przypadku montażu nowego koła przedniego miej na uwadze, aby nie ocierało ono o koronę widelca podczas całkowitego ugięcia widelca. W razie potrzeby spuść całkowicie powietrze z amortyzowanego widelca i silnie naciśnij kierownicę w dół (a), aby to sprawdzić. Koło przednie może się zablokować. Niebezpieczeństwo wypadku!
- Nie należy jeździć rowerem SENSE, gdy amortyzowany widelec dobija. Zarówno sam widelec, jak i rama mogą się uszkodzić. Twardość amortyzacji należy zawsze dostosowywać do wagi rowerzysty i bagażu (b) oraz do warunków jazdy.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- Zwróć się do swojego sprzedawcy SENSE lub dostosuj się do odpowiednich wskazówek w instrukcji obsługi producenta amortyzowanego widelca.

Lockout

Podczas długiej i kosztującej dużo siły jazdy na stojąco pod górkę amortyzowany widelec z reguły się kołysze. Zalecane jest zablokowanie tłumienia, gdy amortyzowany widelec wyposażony jest w mechanizm lockout (c). Podczas zjazdu z górki po nierównym terenie system lockout musi koniecznie być otwarty.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Funkcję lockout uruchamiać należy wyłącznie na płaskiej nawierzchni (szosy, drogi polne) lecz nie podczas jazdy po nierównym terenie (d).



Konserwacja

Amortyzowane widelce to złożone komponenty wymagające regularnej konserwacji i pielęgnacji. Z tego powodu dani dystrybutorzy często oferują punkty serwisowe, gdzie widelce oddać można do naprawy bądź regularnych, np. corocznych, przeglądów (w zależności od użytkowania). Poddawaj wszystkie śrubunki regularnej kontroli przez swojego sprzedawcę SENSEA.

Niektóre zasadnicze wskazówki dotyczące konserwacji należy jednak koniecznie zapamiętać:

Zadbaj o to, by powierzchnie poślizgu goleni górnych były czyste. W razie zabrudzeń widelec należy wyczyścić wodą i miękką gąbką (e).

Po umyciu roweru SENSEA golenie górne widelca spryskać lekko zalecanym przez producenta amortyzowanego widelca sprayem do smarowania (f) lub nałożyć bardzo cienką warstwę oleju hydraulicznego. Następnie widelec należy kilkakrotnie ugiąć, a pozostałości środka do smarowania zetrzeć należy przed kolejną jazdą suchą ścierką.

Unikać czyszczenia strumieniem pary (g) oraz ostrych środków czyszczących! Zapytaj swojego sprzedawcę SENSEA o odpowiedni środek konserwacyjny.

W przypadku widelców ze sprężynami elastomerowymi należy je regularnie czyścić oraz przesmarowywać smarem niezawierającym kwasu lub żywicy. Niektórzy producenci widelców załączają specjalny smar pielęgnacyjny (h). Koniecznie przestrzegaj podanych przez producenta wytycznych. W widelcach z amortyzacją pneumatyczną trzeba regularnie kontrolować ciśnienie, gdyż z biegiem czasu może się ono obniżyć.

WSKAZÓWKA

Amortyzowane widelce wystawione są stale na oddziaływanie wody oraz brudu wydostających się spod koła przedniego. Po każdej jeździe należy wyczyścić je wodą.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Elementy amortyzujące skonstruowane są w skomplikowany sposób. Prace konserwacyjne i przede wszystkim rozmontowywanie elementów sprężynowych zlecić należy sprzedawcy SENSEA.

Przynajmniej raz w roku rower SENSEA z amortyzowanym widelcem poddawaj przeglądowi w centrum serwisowym producenta widelca.



AMORTYZACJA TYLNEGO TRÓJKĄTA

Rowery SENSEA w pełni amortyzowane (a) posiadają oprócz amortyzowanego widelca dodatkowo ruchomy tylny trójkąt, który jest resorowany i amortyzowany za pomocą kolumny resorującej (b). Pozwala to na lepszą kontrolę roweru w terenie oraz na drogach o złej nawierzchni. Obciążenia (udarowe) roweru i rowerzysty wyraźnie się zmniejszają. Kolumna resorująca funkcjonuje zazwyczaj za pomocą pneumatycznego elementu sprężynowego lub – rzadziej – sprężyn stalowych. Amortyzacja odbywa się zwykle z wykorzystaniem oleju. W zależności od systemu wbudowana jest jedna lub kilka osi łożyskowych.

Specyfika pozycji siedzenia

W zależności od ustawienia amortyzacji tylnego trójkąta przy wsiadaniu siodełko może przesunąć się nieco do tyłu, co trzeba uwzględnić podczas ustawiania nachylenia siodełka. W razie problemów z siedzeniem nosek siodełka należy w porównaniu do normalnego ustawienia pochylić lekko w dół.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Rowery SENSEA w pełni amortyzowane charakteryzują się znacznie większym prześwitem niż rowery bez amortyzacji. Gdy siodełko jest prawidłowo ustawione, rowerzysta z reguły nie sięga stopami podłoża. Na początku należy ustawić siodełko niżej i przećwiczyć wsiadanie i zsiadanie z siodełka.



Ustawianie twardości sprężyny

Aby tylny trójkąt optymalnie działał, należy dostroić kolumnę resorującą (c) do wagi rowerzysty, pozycji siedzenia i przeznaczenia (d). Przy przekazywaniu roweru wykonanie tych prac należy koniecznie zlecić sprzedawcy SENSEA.

Jeśli podczas jazdy w terenie kolumna resorująca parokrotnie dobije, to znaczy, że amortyzacja jest ustawiona zbyt miękko. Należy wtedy podwyższyć napięcie wstępne/ciśnienie. Jeśli zakres regulacji w nie wystarcza w przypadku stalowej sprężyny, należy zlecić wymianę sprężyny przez specjalistę SENSEA.

⚠ OSTRZEŻENIE

W przypadku w pełni amortyzowanej ramy tylny trójkąt jest tak zaprojektowany, by kompensować uderzenia. Jeśli kolumna resorująca jest sztywna lub zablokowana, uderzenia nietłumione oddziałują na ramę, która w tym miejscu najczęściej nie jest do tego przystosowana. Dlatego w przypadku kolumn resorujących z systemem lockout funkcję tę można aktywować tylko na gładkiej nawierzchni (ulice, gładkie drogi polne), a nie podczas jazdy po nierównym terenie.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Producenci kolumn resorujących z reguły dołączają instrukcje. Przed przystąpieniem do zmiany ustawienia lub prac konserwacyjnych należy je dokładnie przeczytać.

⚠ OSTRZEŻENIE

Kolumna resorująca musi być tak zaprojektowana i dostrojona, aby dobijała wyłącznie w skrajnych przypadkach. Zbyt miękką sprężynę (zbyt małe ciśnienie powietrza) można poczuć, i najczęściej także wyraźnie usłyszeć, po twardych uderzeniach. Dochodzi do nich, kiedy kolumna resorująca gwałtownie całkowicie się ściska. Jeśli kolumna resorująca często dobija, może z czasem spowodować uszkodzenia samej kolumny oraz ramy.

Ustawianie tłumienia

Tłumienie regulowane jest poprzez znajdujące się wewnątrz zawory. Przepływ oleju przez te zawory hamuje prędkość, z jaką następuje uginanie i rozprężanie kolumny resorującej, i zapobiega powtórnemu zakłóceniu amortyzacji po przeszkodzie. W ten sposób udoskonalić można reakcję na przeszkody.

W kolumnach resorujących (e) z regulowanym **tłumieniem przy rozciąganiu amortyzatora** („rebound”) za pomocą (przeważnie czerwonego) przycisku regulacyjnego (f) można przyspieszyć lub zwolnić prędkość rozprężania (tłumienie przy rozciąganiu). Jeśli dostępny jest również drugi (z reguły niebieski) przycisk, to można za jego pomocą ustawiać prędkość uginania (tłumienie przy ugięciu) oraz/lub zaktywować funkcję lockout.

Proces ustawiania należy rozpoczynać z całkiem otwartym tłumieniem (tłumienie przy rozciąganiu i tłumienie przy ugięciu na „-” lub „fast”). Uchwyć siodło obiema rękoma. Oprzyj się całym ciężarem ciała na siodle (g), po czym od razu popuść. Kolumna resorująca rozpręży się niemalże z tą samą prędkością, z którą dokonałeś ugięcia.

Przekręć o jedno kliknięcie prawy przycisk regulujący w kierunku „+” lub „slow” (h). Naciśnij siodło w dół i od razu popuść je ponownie. Zauważysz, że proces rozprężania przebiega tym razem nieco wolniej. Powtarzaj ten proces naciskania i popuszczania z coraz bardziej zamkniętym tłumieniem przy rozciąganiu amortyzatora. W ten sposób wyczujesz sposób działania tłumienia przy rozciąganiu amortyzatora.

Tłumienie przy rozciąganiu ustawione jest z reguły tak, że rozpręża ono, lekko hamując, lecz nie nadbyt powolnie. Opóźnione rozprężanie następujące bardzo wolno jest ewidentną oznaką zbyt wysokiego tłumienia.

Następnie przejedź przez przeszkodę (zjedź np. z krawężnika) i dokręć tłumienie przy rozciąganiu małymi krokami (w kierunku „+” lub „slow”) na tyle, by tylny trójkąt przy uginaniu i rozprężaniu nie kołysał się częściej niż raz do maks. dwóch razy. Zmianę ustawień zawsze kontroluj podczas jazdy próbnej w terenie.



W niektórych przypadkach kolumny resorujące posiadają ponadto funkcję **tłumienia przy ugięciu amortyzatora** („compression”) (a+b). Typowe tłumienie przy ugięciu amortyzatora – lub przy niektórych kolumnach amortyzujących high speed – hamuje proces uginania w przypadku zbyt wysokiej prędkości podczas pokonywania przeszkody. Zbyt wysoka prędkość ugięcia mogłaby doprowadzić kolumnę resorującą do dobiecia.

Słabsze tłumienie polepsza możliwość reakcji, powoduje jednak, że tylny trójkąt może zbyt mocno się ugiąć np. podczas pokonywania przeszkód lub jazdy na stojąco. Mocniejsze tłumienie powoduje twardą amortyzację i uszczupla w ten sposób komfort jazdy.

Jeśli ustawiłeś „sag” prawidłowo według powyższych wskazówek, tak że kolumna resorująca podczas jazdy próbnej poprawnie pracuje, ale w ekstremalnych sytuacjach nadal dobija, możesz podwyższyć nieco tłumienie przy ugięciu amortyzatora.

Tutaj także ustawiaj kliknięcie po kliknięciu, gdyż zbyt mocne tłumienie przy ugięciu amortyzatora skraca drogę amortyzującą kolumny. Dostosowywanie tłumienia przy ugięciu amortyzatora może być dłuższym procesem, który trzeba wykonywać świadomie i małymi krokami.

Tutaj także zacznij od najniższego stopnia, tzn. przycisk nastawczy/pokrętło nastawcze powinno być przekręcone maksymalnie w stronę „-” lub „firm”.

Zmianę ustawień zawsze kontroluj podczas jazdy próbnej w terenie (c).

Jeśli nie jesteś pewien, czy sam jesteś w stanie ustawić tłumienie, to zwróć się do swojego sprzedawcy SENSE lub kieruj się odpowiednimi wskazówkami w instrukcji obsługi producenta kolumny resorującej.

Lockout

Podczas długiej i kosztującej dużo siły jazdy na stojąco pod górkę amortyzowany tylny trójkąt z reguły się kołysze. Zalecane jest zablokowanie tłumienia, o ile kolumna resorująca wyposażona jest w mechanizm lockout. Podczas zjazdu z górki po nierównym terenie system lockout musi koniecznie być otwarty.

Wiele rowerów górskich SENSE posiada przy kierownicy dźwignię z funkcją lockout. W przypadku elementów amortyzujących Fox funkcji lockout odpowiada tzw. „Climb mode” (d).



⚠ OSTRZEŻENIE

- **Nie należy kręcić nierozważnie śrubami w nadziei, że służą one do regulacji. W taki sposób można rozkręcić mechanizm mocujący i doprowadzić do upadku. Z reguły urządzenia nastawcze wszystkich producentów posiadają podziałki lub oznaczenia „+” (mocniejsze tłumienie/twardsza amortyzacja) i „-” (e).**
- **Nie należy jeździć rowerem, gdy kolumna resorująca dobija. Kolumna resorująca i rama mogą się uszkodzić. Twardość amortyzacji należy zawsze dostosowywać do wagi rowerzysty i warunków jazdy.**
- **Jeśli kolumna resorująca jest zbyt mocno amortyzowana (tłumienie przy rozciąganiu), tylny trójkąt przy następujących krótko po sobie przeszkodach ewentualnie nie będzie mógł się rozprężyć. Niebezpieczeństwo wypadku!**
- **W przypadku montażu nowego koła tylnego miej na uwadze, aby nie ocierało ono o ramę podczas całkowitego ugięcia tylnego trójkąta. W razie potrzeby spuść całkowicie powietrze z kolumny resorującej i silnie naciśnij siodełko w dół, aby to sprawdzić. Koło tylne może się zablokować. Niebezpieczeństwo wypadku!**
- **Funkcję lockout uruchamiać należy wyłącznie na płaskiej nawierzchni (szosy, drogi polne), lecz nie podczas jazdy po nierównym terenie (f).**

Konserwacja

Kolumny resorujące i tylne trójkąty to złożone komponenty wymagające regularnej konserwacji i pielęgnacji. Z tego powodu dani dystrybutorzy często oferują punkty serwisowe, gdzie kolumny te oddać można do naprawy bądź regularnych, np. corocznych, przeglądów (w zależności od użytkowania). Poddawaj wszystkie śrubunki regularnej kontroli przez swojego sprzedawcę SENSА. Niektóre zasadnicze wskazówki dotyczące konserwacji należy jednak koniecznie zapamiętać:

W kolumnach resorujących z amortyzacją pneumatyczną trzeba regularnie sprawdzać ciśnienie, gdyż z biegiem czasu może się ono obniżyć. Zadbaj o to, by powierzchnia poślizgu trzonu tłokowego była czysta. Bezpośrednio po każdej jeździe wyczyść kolumnę resorującą i tylny trójkąt, przede wszystkim obszary łożysk, za pomocą wody i miękkiej ściereki (g). Po umyciu roweru SENSА trzon tłokowy u kolumny resorującej oraz łożyska spryskać lekko zalecanym przez producenta amortyzatora sprayem do smarowania (h) lub nałożyć bardzo cienką warstwę oleju hydraulicznego.



Następnie tylny trójkąt należy kilkakrotnie ugiąć (a), a pozostałości środka do smarowania zetrzeć należy przed kolejną jazdą suchą ścierką.

Unikać czyszczenia strumieniem pary (b) oraz ostrych środków czyszczących! Zapytaj swojego sprzedawcę SENSEA o odpowiedni środek konserwacyjny.

Sprawdzaj regularnie mocne osadzenie wszystkich połączeń śrubowych tylnego trójkąta. Sprawdzaj także, czy łożyska tylnego trójkąta mają boczny luz, a łożysko kolumny resorującej ma luz pionowy.

W celu kontroli podnieś rower SENSEA za siodełko i spróbuj poruszać tylne koło na boki. W razie potrzeby poproś kogoś o przytrzymanie z przodu ramy.

Aby sprawdzić luz przy kolumnie resorującej, postaw tylne koło delikatnie na ziemi, a następnie lekko je unieś (c). Nasłuchuj, czy nie występuje stukotanie. W przypadku ew. powstającego luzu skontaktuj się niezwłocznie ze swoim sprzedawcą SENSEA w celu jego usunięcia.

WSKAZÓWKA

- Kolumny resorujące wystawione są stale na oddziaływanie wody oraz brudu wydostających się spod koła przedniego. Po każdej jeździe należy wyczyścić je wodą i ścierką (d).**

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- Kolumny resorujące i tylne trójkąty posiadają skomplikowaną konstrukcję. Prace konserwacyjne i przede wszystkim rozmontowywanie elementów sprężynowych zlecić należy sprzedawcy SENSEA.**
- Przynajmniej raz w roku rower SENSEA z amortyzowanym tylnym trójkątem poddawaj przeglądowi w centrum serwisowym producenta.**



WARTO WIEDZIEĆ O ROWERACH SENSE

Kaski i okulary

Kask rowerowy jest konieczny zalecany. Twój sprzedawca SENSE oferuje wybór kasków różnych rozmiarów (e).

Kaski rowerowe dopuszczalne są wyłącznie do noszenia podczas jazdy rowerem. Należy przestrzegać instrukcji producenta.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Nigdy nie ruszaj bez kasku i okularów (f)! Lecz nawet najbezpieczniejszy kask nic nie da, jeśli nie jest on dokładnie dopasowany i paski nie są należycie ustawione i zapięte.**

Poza kaskiem rowerowym i odpowiednim ubraniem podczas jazdy rowerem SENSE konieczne należy nosić okulary ochronne.

Chronią one przed słońcem i wiatrem, lecz także przed komarami i innymi ciałami obcymi, które mogą dostać się do oczu i pogorszyć widoczność. **Niebezpieczeństwo wypadku!**

Twój handlarz SENSE dysponuje szerokim wyborem różnych okularów i służy pomocą.

Ubranie

⚠ OSTRZEŻENIE

- Nigdy nie wsiadaj na rower, nosząc szerokie spodnie lub spódnice, które dostać się mogą do szprych, kół łańcuchowych lub łańcucha. W razie potrzeby użyj odpowiednich spinaczy lub opasek (g).**
- Noś ponadto rzucające się w oczy kolory, aby być rozpoznawalnym dla innych uczestników ruchu!**

Pedały i obuwie

Obuwie rowerowe powinno być z mocnego materiału dającego przyczepność oraz mieć sztywną podeszwę, przez którą nie może przechodzić pedał. Powierzchnia pięty nie powinna być zbyt szeroka, w przeciwnym razie naturalna pozycja stopy nie byłaby możliwa.

Specjalne obuwie rowerowe konieczne jest w szczególności w rowerach górskich SENSE wyposażonych w tzw. pedały zatrzaskowe zwane też pedałami systemowymi (h). W podeszwach tych butów umieszczone są małe płytki („cleats”) gwarantujące stabilną przyczepność na pedale, lecz zarazem co najmniej zadowalające właściwości chodzenia.



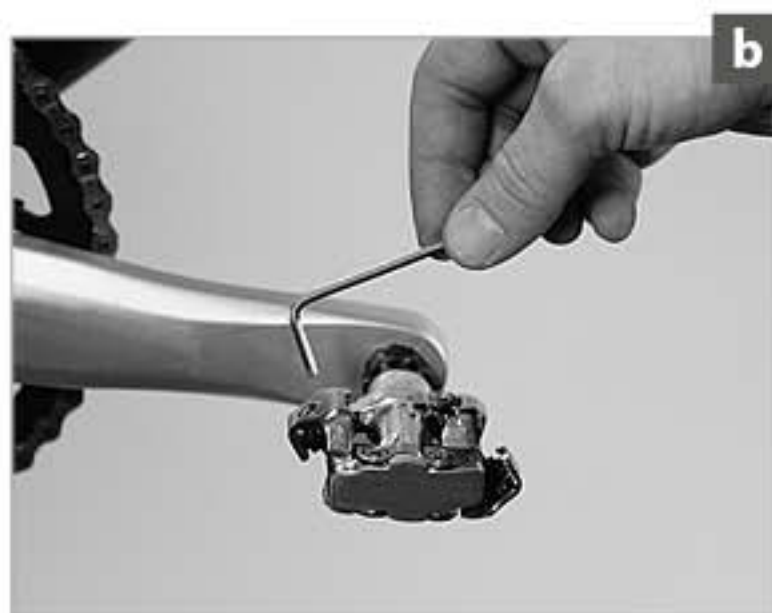
Głównym atutem tych pedałów systemowych (a) jest właściwość stabilizacji stopy podczas szybkiego pedałowania lub jazdy na nierównym podłożu. Poprzez tego rodzaju bezpieczne umocowanie stopy pedały można przesuwać oraz ciągnąć.

Z reguły należy umieścić stopę na pedale znajdującym się w najniższej pozycji korby, zaczynając od czubka bloku, i naciskać na korpus pedału znajdujący się w pozycji poziomej. Z reguły but zatrzaskuje się w pedale poprzez wyraźnie słyszalne i odczuwalne zatrzaśnięcie.

Ustawianie poziomu intensywności wypinania buta w pedałach systemowych odbywa się za pomocą klucza imbusowego (b). Trzeszczeniu i pischczeniu często zapobiec można poprzez nałożenie niewielkiej ilości smaru na miejsca kontaktowe. Może to być jednak również oznaką zużycia – podobnie jak i chybotałe stanie na pedale. Bloki należy regularnie sprawdzać.

⚠ OSTRZEŻENIE

- **Zwracaj uwagę, aby śrubki mocujące bloków zawsze były dokręcone. Poluzowane śrubki niemalże uniemożliwiają zejście z roweru. Niebezpieczeństwo wypadku!**
- **Zatrzaszkiwanie buta w pedale oraz wypinanie buta przeciwiczyć należy najpierw z dala od ruchu drogowego (c).**



⚠ OSTRZEŻENIE

- **Korzystaj z roweru wyłącznie z systemem pedałów, w którym zatrzaszkiwanie i uwalnianie buta funkcjonuje bez zastrzeżeń. Jeśli pedał nie działa płynnie lub blok zużyty jest w silnym stopniu, but może uwolnić się z pedału. W niektórych przypadkach uwolnienie buta jest bardzo trudne lub nawet niemożliwe. W obu przypadkach istnieje ryzyko wypadku!**
- **Należy pamiętać, aby pedał oraz podeszwa buta zawsze były wolne od brudu oraz ciał obcych (d). Mechanizm zatrzaszkowy należy ponadto regularnie smarować olejem.**

⚠ UWAGA

- **Niektóre pedały rowerów górskich, tzw. pedały platformowe, są skonstruowane pod kątem maks. przyczepności butów, np. podczas jazdy typu dirt lub freeride. Dysponują zatem ostrymi kantami i/lub śrubunkami. Zabezpieczenia te mogą jednak doprowadzić do okaleczenia podczas jazdy, dlatego zalecane jest noszenie odpowiedniego ubrania ochronnego, np. ochraniaczy na kolana i piszczele.**

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- **Zapoznaj się z instrukcją obsługi producenta pedałów i zasięgnij rady na temat różnych rodzajów obuwia u swojego sprzedawcy SENA.**

Akcesoria

Zakup Twojego roweru SENSA umożliwi ci przeżycie wielu niezapomnianych chwil na rowerze. W zależności od Twoich planów co do Twojego roweru SENSA należy mieć na uwadze jeszcze kilka wskazówek i odpowiednio się wyposażyć. Twój sprzedawca SENSA dysponuje szeroką gamą przydatnych akcesoriów podwyższających bezpieczeństwo oraz komfort jazdy. Do Twojego roweru SENSA domontować możesz najróżniejsze akcesoria (e). Pamiętaj jednak o przestrzeganiu wymogów przepisów o ruchu drogowym i zgodności z normą DIN EN. Wszystkie dodawane elementy muszą być kompatybilne z Twoim rowerem.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Nieprzystosowane akcesoria mogą mieć negatywny wpływ na właściwości Twojego roweru i doprowadzić nawet do wypadku. Montaż akcesoriów zawsze konsultuj ze swoim sprzedawcą SENSA i koniecznie miej na uwadze wskazówki na temat zgodnego z przeznaczeniem użytkowania Twojego roweru.**

Zamki

Należy pamiętać o zabraniu ze sobą solidnej kłódki szklowej lub zamka składanego lub łańcuchowego (f). Skuteczną ochronę przed kradzieżą zapewnia wyłącznie przymocowanie roweru SENSA do zamontowanego na stałe przedmiotu.



Zestaw awaryjny

Najważniejszymi akcesoriami potrzebnymi na udanej wyprawie rowerowej SENSA są pompka oraz mała torba z narzędziami. Znajdować się w niej powinny dwie łyżki montażowe, ogólnie używane klucze imbusowe, zapasowa dętka, ew. Twój telefon komórkowy oraz trochę pieniędzy (g). W ten sposób przygotowany jesteś na niemiłe niespodzianki.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- Domontowane akcesoria typu błotniki, bagażnik itp. mogą mieć negatywny wpływ na funkcjonowanie Twojego roweru SENSA. Skonsultuj się zawsze ze swoim sprzedawcą SENSA, zanim domontujesz jakiegokolwiek akcesoria do roweru SENSA.**
- Przed zakupem dodatkowych dzwonków oraz urządzeń oświetleniowych należy dokładnie sprawdzić, czy akcesoria te są dozwolone, sprawdzone i tym samym dopuszczone do ruchu drogowego. Dodatkowe lampy na baterie/akumulatory muszą być oznakowane wężymkiem oraz literą „K” (h).**

PRZEWÓZ BAGAŻU

Przewóz bagażu z nieamortyzowaną ramą

Istnieją różne możliwości przewożenia bagażu na rowerze SENSE. Najlepszy sposób transportu bagażu uzależniony jest przede wszystkim od jego masy i objętości. Nieskomplikowany jest transport bagażu w specjalnym plecaku rowerowym (a). Ponadto istnieje opcja stosowania bagażników lub toreb na kierownicę, co jednak nie jest możliwe przy wszystkich rowerach górskich. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSE.

Niektóre rowery górskie SENSE bez amortyzowanego tylnego trójkąta można wyposażyć w bagażnik (b). Zapytaj swojego sprzedawcę SENSE o punkty umocowania i odpowienie bagażniki.

Zaleca się zapakowanie przewożonych przedmiotów do stabilnych toreb (c) z możliwie jak najniższym środkiem ciężkości.

Podczas zakupu toreb zwróć uwagę na ich wodoszczelność, aby w razie pierwszej ulewy na rowerze uniknąć nieprzyjemnych niespodzianek.

Z reguły nie zalecamy jednak mocowania bagażnika w przypadku resorowanych w przypadku resorowanych widelców.

Podczas obciążania roweru SENSE dopilnuj, aby ciężar był rozmieszczony równomiernie. Ciężkie bagaże należy umieścić możliwie u dołu. Do torby przy kierownicy oraz na bagażniku należy zapakować tylko lekkie rzeczy.

⚠ OSTRZEŻENIE

- **Nie dopuść do ew. przeładowania Twojego roweru SENSE (patrz karta roweru) i miej ew. na uwadze podane na bagażniku dopuszczalne obciążenie.**
- **Dostosuj amortyzowany widelec (d) i ciśnienie opon do dodatkowego ciężaru.**
- **Bagaż ogólnie zmienia właściwości jazdy Twojego roweru SENSE i wydłuża drogę hamowania! Dlatego przeciwicz jazdę z obciążonym rowerem SENSE w nieuczęszczanym miejscu.**



PRZEWÓZ DZIECI

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- Zanim zdecydujesz się na użycie przyczepki (e+f) do Twojego roweru SENSEA, sprawdź, czy jest on do tego przystosowany. Zapoznaj się z treścią karty rowerowej lub zapytaj swojego sprzedawcy SENSEA.
- Zanim zdecydujesz się na użycie systemu doczepiania (g) przy Twoim rowerze SENSEA, sprawdź, czy jest on do tego przystosowany. Zapoznaj się z treścią karty rowerowej lub zapytaj swojego sprzedawcy SENSEA.

Przewóz dzieci możliwy lub dopuszczalny jest wyłącznie przy użyciu specjalnych fotelików (h) lub przyczepki dziecięcych.

Foteliki dziecięce

⚠ OSTRZEŻENIE

- Rowery górskie SENSEA nie są z reguły przystosowane do montażu fotelików dziecięcych. W szczególności dotyczy to lekkich ram. Zasięgnij rady u swojego sprzedawcy SENSEA i spójrz do karty rowerowej. Zapoznaj się ponadto z instrukcją producenta fotelika dziecięcego.



Przyczepka dziecięca

⚠ OSTRZEŻENIE

- Zanim zdecydujesz się na użycie przyczepki do roweru, wyposaż swój rower zgodnie z kodeksem drogowym i nie zapomnij włączyć światła przy zapadającym zmroku lub słabej widoczności.
- Małych pasażerów należy zawsze zapinać pasem, gdyż niekontrolowane ruchy dziecka mogą spowodować przewrócenie roweru SENSEA lub przyczepki.

Systemy doczepiania/dołączania roweru dziecięcego

⚠ OSTRZEŻENIE

- Zakładaj swojemu dziecku zawsze dopasowany kask. Przyczepka lub fotelik dziecięcy również jest tylko niepełną ochroną w razie wypadku. Pamiętaj również o noszeniu kasku dla siebie.
- Zakupuj wyłącznie sprawdzone foteliki dziecięce, przyczepki dziecięce oraz systemy dołączenia roweru (sprawdzone np. poprzez DIN lub GS) i zawsze pamiętaj o należytnym sposobie montażu. Szczegółowe informacje na ten temat zawarte są w instrukcjach producentów, które otrzymałeś przy zakupie.

TRANSPORT ROWERU SENSА

Transport samochodem

Niemalże każdy sklep z akcesoriami samochodowymi oraz prawie wszystkie firmy samochodowe oferują systemy transportowe rowerów SENSА (a) umożliwiające transport bez demontażu na części.

Rowery ustawiane są z reguły w szynie i mocowane klamrą, która zamocowana jest o rurę dolną. Może to doprowadzić do nieodwracalnego uszkodzenia ramy. W szczególności wysokiej jakości ramy o cienkich ściankach z aluminium lub z karbonu mogą ulec uszkodzeniu. Ze względu na właściwości karbonu poważne uszkodzenie nie musi koniecznie być natychmiast rozpoznawalne i może okazać się podczas późniejszego użytkowania przyczyną nieprzewidywalnego i poważnego wypadku. W sklepach z akcesoriami do pojazdów mechanicznych dostępne są specjalne, pasujące modele zacisków.

Coraz modniejsze bagażniki tylne mają względem bagażników dachowych przede wszystkim tę zaletę, że rower SENSА nie trzeba w celu transportu podnosić tak wysoko. Uważać, aby przy stosowanym mocowaniu nie doszło do uszkodzeń widelca i ramy. **Niebezpieczeństwo pęknięcia!**

Przy zakupie zwróć uwagę na przestrzeganie wymogów bezpieczeństwa w Twoim kraju, jak np. w przypadku niemieckiego oznakowania „GS”, oznaczającego „sprawdzone bezpieczeństwo”.

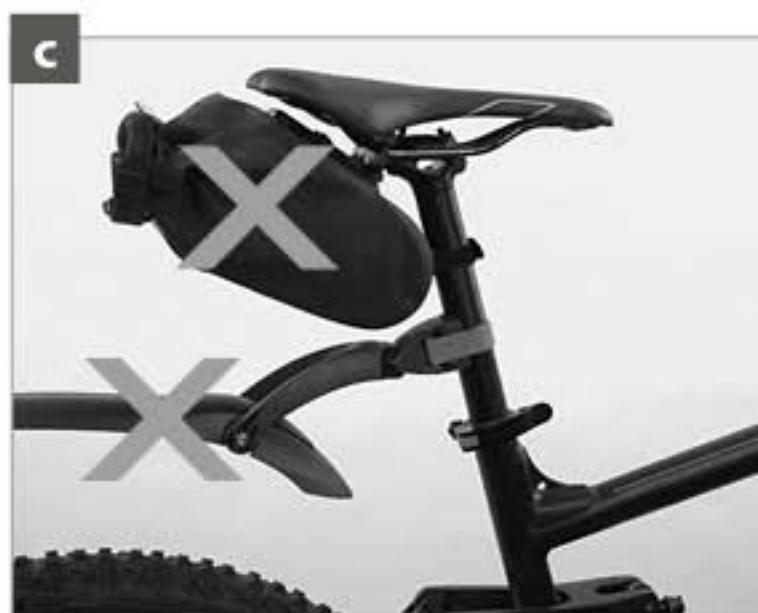
Należy przeczytać instrukcję obsługi bagażnika (b) i przestrzegać obciążenia użytkowego oraz zalecanej lub nawet przepisowej prędkości maksymalnej. Miej ew. na uwadze konieczny nacisk przycze-
py na zaczep holowniczy.

⚠ OSTRZEŻENIE

- **Należy pamiętać, aby przy rowerze SENSА nie znajdowały się elementy (narzędzia, torby (c), foteliki dziecięce, itp.) mogące się odczepić. Niebezpieczeństwo wypadku!**
- **Nie kupować systemów transportowych wymagających transportu roweru do góry nogami, t.j. kierownicą i siodełkiem na dół. Ten sposób transportowania bardzo mocno obciąża kierownicę, wspornik, siodełko oraz sztycę. Nie stosuj systemów transportowych z zawieszeniem za korby. Niebezpieczeństwo pęknięcia!**
- **Sprawdzaj zamocowanie Twojego roweru SENSА przed podróżą, a także regularnie w jej trakcie. W razie odłączenia roweru SENSА od bagażnika istnieje ryzyko zagrożenia dla innych uczestników ruchu.**

WSKAZÓWKA

- **Zamykaj rowery SENSА na bagażniku za pomocą dodatkowego zamka (d) np. podczas postojów.**



⚠ OSTRZEŻENIE

- **Nie umieszczaj roweru SENSE lub jego części luzem wewnątrz pojazdu (e).** Przesuwające się części mogą zagrażać Twojemu bezpieczeństwu.
- **Należy uważać, aby nie zakryć instalacji świetlnej oraz rejestracji Twojego samochodu.** Obowiązkowe może być drugie lusterko boczne.
- **Następnie pociągnąć dźwignie hamulca i zabezpieczyć je mocną gumką (f), jeśli transportujesz rower SENSE z hydraulicznymi hamulcami tarczowymi w pozycji leżącej lub wiszącej.**

WSKAZÓWKA

- **W przypadku rur ramy o dużej objętości w nieprzystosowanych do nich zaciskach istnieje ryzyko zmiążdżenia! Nigdy nie należy zaciskać ram z karbonu.**
- **Należy mieć na uwadze większą wysokość pojazdu. Zmierzyć wysokość całkowitą pojazdu i zamieścić ją w dobrze widocznym miejscu w kokpicie samochodu lub na kierownicy.**
- **W przypadku hamulców tarczowych zamontuj zabezpieczenia transportowe w razie transportowania Twojego roweru SENSE bez kół.**



Transport pociągiem/środkami komunikacji publicznej

Przewóz rowerów środkami komunikacji publicznej jest w miastach uregulowany w różny sposób. Istnieją przykładowo w niektórych miejscach pory dnia, w których transport roweru SENSE jest niedozwolony lub możliwy wyłącznie po zakupie biletu. Poinformuj się w kwestii warunków przewozu przed rozpoczęciem podróży!

Rower możesz ustawić w pociągu TLK, IC w wagonie klasy 2 z miejscami do siedzenia: w przystosowanym do przewozu rowerów, na miejscu do tego wyznaczonym albo w pierwszym przedsiönku pierwszego wagonu lub w ostatnim przedsiönku ostatniego wagonu w składzie pociągu pod warunkiem, że w danym pociągu są wolne miejsca przeznaczone na przewóz roweru.

Rower możesz ustawić w pociągu EIC, EIP wyłącznie w wagonie klasy 2 przystosowanym do przewozu rowerów, na miejscu do tego wyznaczonym – oczywiście pod warunkiem, że w danym pociągu są wolne miejsca przeznaczone na przewóz roweru.

⚠ UWAGA

- **W celu ułatwienia wsiadania i wysiadania w razie potrzeby zde-
montuj ew. ciężkie lub nieporęczne torby i elementy bagażu.**

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- **Pamiętaj, że w niektórych pociągach nie ma w ogóle możliwości transportu roweru.**
- **Poinformuj się w kwestii warunków przewozu przed rozpoczęciem podróży i miej ponadto na uwadze przepisy i regulacje dot. transportu rowerów w krajach, po których terenie się poruszasz.**

OGÓLNE WSKAZÓWKI PIELĘGNACYJNE I PRZEGLĄDY

Konserwacja i przeglądy

W momencie odbioru roweru ze sklepu SENSEA jest on zmontowany i gotowy do jazdy. Rower SENSEA należy jednak regularnie pielęgnować (a), a wykonanie okresowych prac konserwacyjnych zlecać sprzedawcy SENSEA. Tylko w tym wypadku wszystkie elementy działają na stałe.

Już po przejechaniu 75–225 kilometrów (kategoria 3) lub po 5–15 godzinach użytkowania (kategoria 3 i 4) albo 4–12 godzinach użytkowania (kategoria 5) lub 4–6 tygodniach należy przeprowadzić pierwszy przegląd. Twój rower SENSEA należy konserwować, ponieważ w czasie docierania roweru dochodzi do osiadania szprych i przestawienia układu przełączania biegów. Tego „procesu docierania” nie da się uniknąć. Z tego względu należy uzgodnić ze swoim sprzedawcą SENSEA termin przeglądu Twojego nowego roweru. Pierwszy przegląd w znacznej mierze wpływa na dalsze działanie i okres przydatności użytkowej Twojego roweru SENSEA.

Regularne przeglądy oraz wymiana na czas części podlegających zużyciu, jak np. łańcuchów, okładzin hamulcowych (b) lub linek hamulca i linek przerzutek, są elementem użytkowania Twojego roweru SENSEA



zgodnie z przeznaczeniem i mają dlatego wpływ na odpowiedzialność za wady fizyczne oraz gwarancję.

Po dotarciu rower powinien być regularnie konserwowany przez Twój serwis rowerowy. Jeśli użytkownik często porusza się po drogach w złym stanie lub w terenie, okresy przeglądów odpowiednio się skracają.

⚠ OSTRZEŻENIE

- **Przeglądy i naprawy są czynnościami, które powinien wykonywać specjalistyczny serwis SENSEA. Jeśli przeglądy nie są przeprowadzane lub są wykonywane niefachowo, zachodzi niebezpieczeństwo, że części roweru ulegną awarii! Niebezpieczeństwo wypadku! Jeśli mimo to chcesz wykonać prace we własnym zakresie, powinieneś ograniczyć się jedynie do czynności, do wykonania których posiadasz odpowiednią wiedzę i narzędzia, jak np. klucz dynamometryczny z zestawem frezów.**
- **Gdy konieczna jest wymiana podzespołów, należy stosować zasadniczo wyłącznie oryginalne części zamienne. Części ulegające zużyciu pochodzące od innych producentów, jak np. okładziny hamulcowe lub opony innych wymiarów, mogą negatywnie wpływać na bezpieczeństwo Twojego roweru. Niebezpieczeństwo wypadku!**
- **Dla własnego bezpieczeństwa po przejechaniu 75–225 km lub po 5–15 godzinach użytkowania lub 4–6 tygodniach, najpóźniej jednak po trzech miesiącach, należy zawieźć nowy rower SENSEA kategorii 3 do sprzedawcy SENSEA w celu przeprowadzenia pierwszego przeglądu.**
- **Dla własnego bezpieczeństwa po 5–15 godzinach użytkowania lub 4–6 tygodniach, najpóźniej jednak po trzech miesiącach, należy zawieźć nowy rower kategorii 4 do sprzedawcy SENSEA w celu przeprowadzenia pierwszego przeglądu.**
- **Dla własnego bezpieczeństwa po 4–12 godzinach użytkowania lub 4–6 tygodniach, najpóźniej jednak po trzech miesiącach, należy zawieźć nowy rower kategorii 5 do sprzedawcy SENSEA w celu przeprowadzenia pierwszego przeglądu.**

Mycie i pielęgnacja roweru SENSA

Zaschnięty pot, brud i sól, którą posypywane są ulice zimą, szkodzą Twojemu rowerowi SENSA. Dlatego wszystkie elementy konstrukcyjne należy regularnie czyścić.

Unikać czyszczenia strumieniem pary. Ostry strumień wody pod ciśnieniem może wniknąć przez uszczelki do wnętrza łożysk. Smar rozplynie się, co zwiększy tarcie. Po jakimś czasie ulegną zniszczeniu bieżnie łożysk, a łożyska przestaną się równomiernie obracać. Ponadto można w ten sposób doprowadzić do odklejenia naklejek na ramie.

Znacznie lepsze dla roweru SENSA jest mycie kół miękkim strumieniem wody lub wodą z wiadra i gąbką bądź dużym pędzlem. Przy czyszczeniu ręcznym można poza tym szybciej dostrzec uszkodzony lakier (e), zużyte części lub usterki.

Po oczyszczeniu roweru SENSA należy sprawdzić łańcuch pod kątem zużycia i go przesmarować (f) (patrz rozdział „**Łańcuch – pielęgnacja i zużycie**”).

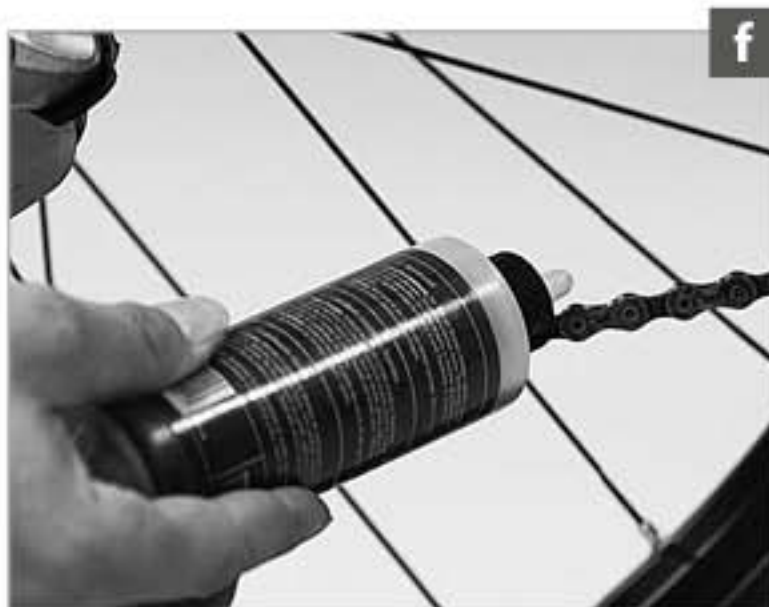
Powierzchnie lakierowane, metalowe i z karbonu (z wyjątkiem boków hamulca) przesmarować dostępnym w handlu twardym woskiem (g). Po wyschnięciu wypolerować.

⚠ OSTRZEŻENIE

- Podczas mycia należy zwracać uwagę na pęknięcia, zadrapania, odkształcenia lub przebarwienia materiału. Uszkodzone części należy natychmiast wymieniać i pokrywać nowym lakierem miejsca, w których się zdarł. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSA.
- Należy unikać kontaktu środków pielęgnacyjnych lub oleju łańcuchowego z okładzinami i tarczami hamulcowymi oraz powierzchniami hamowania obręczy. Hamulec mógłby przestać działać (patrz rozdział „**Układ hamulcowy**”)! Nie należy smarować smarem lub olejem obszarów zaciskowych z karbonu (h), np. na kierownicy, wsporniku kierownicy, sztycy i rurze podsiodłowej. Raz przesmarowanych smarem komponentów z karbonu nie będzie można nigdy pewnie zacisnąć!

WSKAZÓWKA

- Najlepiej w ogóle nie czyścić roweru SENSA silnym strumieniem wody lub strumienicą parową, a jeśli już, to nie z małej odległości.
- Zaschnięte resztki oleju lub smaru należy usunąć z lakierowanych powierzchni i karbonu środkiem czyszczącym na bazie nafty. Należy unikać środków odtłuszczających zawierających aceton, chlorek metylu itp., jak i zawierających rozpuszczalnik nie neutralnych bądź chemicznych środków czyszczących. Mogą one uszkodzić powierzchnię!



PLAN SERWISOWANIA I KONSERWACJI

Po dotarciu Twój rower SENSA powinien być regularnie konserwowany. Podane w tabeli informacje czasowe rozumieć należy jako punkty orientacyjne dla rowerzystów pokonujących rocznie 1000 do 1500 km (ok. 50–100 godzin użytkowania).

Jeśli użytkownik częściej lub bardzo często porusza się po drogach w złym stanie, interwały czasowe przeglądów skracają się odpowiednio z intensywniejszym użytkowaniem. Dotyczy to przede wszystkim rowerów typu dirt, freeride, downhill itp.

Część	Czynność	Przed każdą jazdą	Co miesiąc	Co rok	Pozostałe interwały czasowe
Oświetlenie	sprawdzić działanie	■			
Ogumienie	sprawdzić ciśnienie powietrza	■			
	sprawdzić wysokość bieżnika i ścianki boczne		■		
Hamulce (szczękowe)	sprawdzić skok dźwigni, grubość okładzin i ew. pozycję do obręczy; próba hamulców podczas postoju	■			
Hamulce, okładziny (szczękowe)	oczyścić		■		
Linki/okładziny przewody	kontrola wzrokowa		■		
Hamulce (tarczowe)	skok dźwigni, grubość okładzin, szczelność, próba hamulców podczas postoju	■			
	wymienić płyn hamulcowy (w przypadku płynów DOT)			×	
Amortyzowany widelec	sprawdzić śruby			×	
	obszerny serwis (wymiana oleju ew. przesmarować elastomery)			×	
Kolumna resorująca	obszerny serwis			×	
Obręcze kół (przy hamulcach szczękowych)	sprawdzić grubość ścianki, w razie potrzeby wymienić				✗ najpóźniej po 2 zestawie okładzin hamulcowych
Widelec (sztywny)	sprawdzić i w razie potrzeby wymienić				✗ co najmniej co 2 lata
Sztuka z opcją regulowania wysokości lub amortyzowana sztuka	zakonserwować			×	
	sprawdzić luz		■		
Amortyzacja tylnego trójkąta	sprawdzić luz łożyska		■		
	sprawdzić śruby mocujące			×	

Część	Czynność	Przed każdą jazdą	Co miesiąc	Co rok	Pozostałe interwały czasowe
Łożysko wewnętrzne (suport)	sprawdzić luz łożyska		■		
	zdemontować i przesmarować na nowo (panewki)			×	
Łańcuch	sprawdzić i ew. przesmarować	■			
	sprawdzić zużycie i w razie potrzeby wymienić				×
Korba	sprawdzić i ew. dokręcić		■		
Lakier/aluminium eloksowane/karbon	zakonserwować				■ co najmniej co pół roku
Koła/szprychy	sprawdzić ruch obrotowy i naprężenie		■		
	wycentrować i ew. napiąć				×
Kierownica i wspornik (z aluminium i karbonu)	sprawdzić i ew. wymienić				×
Łożysko sterowe	sprawdzić luz łożyska		■		
	przesmarować			×	
Powierzchnia metalowa	zakonserwować (wyjątek: ścianki obręczy przy hamulcach szczękowych, tarcze hamulcowe)				■ co najmniej co pół roku
Piasty	sprawdzić luz łożyska		■		
	przesmarować			×	
Pedały (wszystkie)	sprawdzić luz łożyska		■		
Pedały (zatraskowe/systemowe)	oczyścić mechanizm zatraskowy, przesmarować		■		
Sztuka/wspornik kierownicy	sprawdzić śruby		■		
	zdemontować i przesmarować			×	
	karbon: nowa pasta montażowa (nie smar!)				
Przerzutka tylna/przednia	oczyścić, przesmarować		■		
Szybkozamykacze	sprawdzić osadzenie	■			
Śruby i nakrętki	sprawdzić i ew. dokręcić		■		
Zawory	sprawdzić osadzenie	■			
Linki (przerzutek/hamulców)	zdemontować i przesmarować			×	

Kontrole oznaczone ■ użytkownik może przeprowadzać sam, jeśli dysponuje umiejętnościami, posiada trochę doświadczenia i odpowiednie narzędzia, np. klucz dynamometryczny. W przypadku stwierdzenia usterek należy niezwłocznie podjąć stosowne środki. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się ze swoim sprzedawcą SENSA.

Czynności oznaczone × powinien wykonywać wyłącznie sprzedawca SENSA.

ZAŁECANE MOMENTY DOKRĘCANIA ŚRUB

Aby zagwarantować bezpieczeństwo eksploatacji roweru SENSA, połączenia śrubowe elementów konstrukcyjnych muszą być starannie dokręcone i regularnie kontrolowane. Najbardziej nadaje się do tego klucz dynamometryczny, który klika lub rozłącza się w momencie uzyskania pożądanego momentu dokręcania śruby.

Małymi krokami (0,5 niutonometra) należy zbliżać się od dołu do zalecanego maksymalnego momentu dokręcania śruby i sprawdzać w międzyczasie, czy komponent jest dobrze zamocowany. Nie przekraczać maksymalnego momentu dokręcania śruby podanego przez producenta!

W przypadku części, dla których moment dokręcania nie jest podany, rozpoczynać od wartości 2 Nm. Należy przestrzegać podanych parametrów oraz załączonych instrukcji producentów komponentów.

⚠ OSTRZEŻENIE

Należy używać klucza dynamometrycznego i nie przekraczać maksymalnych momentów dokręcania! Momenty dokręcania znajdują się na danych częściach, w rozdziale „Zalecane momenty dokręcania śrub” lub w ew. załączonych instrukcjach producentów komponentów. Alternatywnie można je znaleźć do pobrania na stronach internetowych danych producentów komponentów.

Część	Producent	Typ	Śruba mocująca	Zacisk linek	Kółka przerzutki
Przerzutka tylna	Shimano	Wszystkie	8–10	6–7	2,5–5
	SRAM	Pojedyncza (Eagle)	11	4–5	
		Pojedyncza (Eagle Transmission)	35		3
Przerzutka przednia	Shimano	Montaż zaciskowy / montaż bezpośredni / montaż typu E	5–7	6–7	

Część	Producent	Typ	Śruba / nakrętka mocująca
Manetka	Shimano	XTR / Deore XT / SLX / Deore / Cues (U8000)	3
		Alivio / Acera / Altus / Cues (U6000)	5
		Tourney	2,5
		Adapter I-Spec	4–6
		Śruba nastawcza I-Spec	3 (4 – M9100)
	SRAM	Discrete / Infinity Clamp	2
		Discrete Clamp AXS	2 / 3 / 2
		MatchMaker X – adapter	3
		MatchMaker X – zacisk	5,5
		MatchMaker X – Pod Controller	2 / 2

Część	Producent	Typ	Śruba / nakrętka mocująca
Manetka	SRAM	Split Clamp / MatchMaker – adapter	2
		Split Clamp / MatchMaker – zacisk	3
		Single Bolt Clamp	3 / 4
		Manetka obrotowa (XX1 / X0)	2,8–4
		Manetka obrotowa (GX / S-Series / Via GT)	2

Część	Producent	Typ	Śruba / nakrętka mocująca	Zacisk linek	Śruba / zawór odpowietrzający
Hamulec	Magura	Disc – siodełko, adapter (PM / IS2000)	6		4
	Shimano	V-brake	5–7	6–8	
		Disc – Postmount / Flatmount	6–8		
	SRAM	Disc – Postmount	6		1,6
		Disc (mech) – Postmount / IS2000	9,5 (9–10)	8–10	
	Tektro	V-brake	8–10	6–8	
		Disc – adapter IS2000	6–8		
		Disc – Postmount	6–8		6–8
		Disc (mech) – Flatmount – przedni	5–7	6–8	6–8
		Disc – Flatmount – tylny – adapter	5–7		
		Disc – Flatmount – tylny	6–8		6–8

Część	Producent	Typ	Śruba / nakrętka mocująca	Śruba zabezpie- czająca Disc
Okładzina hamulcowa	Magura	Disc		2,5
	Shimano	V-brake	6–8	
		Disc – rowek		0,2–0,4
		Disc – z gniazdem sześciokątnym		2–4
	SRAM	Disc – z gniazdem sześciokątnym		1,1
	Tektro	V-brake	6–8	
		Disc – z gniazdem sześciokątnym		0,8–1,2

Część	Producent	Typ	Śruba mocująca (zacisk)	Śruba / zawór odpowietrzający śruba nastawcza
Dźwignia hamulca	Magura	Disc / HS	4	0,5
	Shimano	Disc	4–6	0,5–1,0
		V-brake	6–8	
	SRAM	Disc	4–5	1,6
		Discrete Clamp / zacisk MatchMaker X	5,5	
		Split Clamp / MatchMaker – zacisk / Single Bolt Clamp	3	

Część	Producent	Typ	Nakrętka / śruba złączkowa	Przyłącze (Banjo-) śruba mocująca
Przewód hamulcowy	Magura	Disc – dźwignia hamulca	4	
		Disc – zacisk hamulcowy – (RHR)		3
		HS	4	
	Shimano	Disc – dźwignia hamulca – (Postmount)	5–7	
		Disc – zacisk hamulcowy – (Flatmount / Postmount)	5–6 / 7	w zależności od modelu
	SRAM	Disc – dźwignia hamulca	8	
		Disc – zacisk hamulcowy – (Flatmount / Postmount)	5–6	
		Disc – zacisk hamulcowy – (Postmount) – Torx		5
		Disc – zacisk hamulcowy – (Postmount) – 6-kątny zewn.		10,8
		Disc – zacisk hamulcowy – (Postmount) – 6-kątny wewn.		9,3
	Tektro	Disc – dźwignia hamulca	5–7	
		Disc – zacisk hamulcowy		6–8

Część	Producent	Typ	Śruba zabezpieczająca / tarcza	Śruby zabezpieczające
Tarcza hamulcowa	Magura	6-otworowa		4
	Shimano	Center Lock	40	
		6-otworowa / 5-otworowa		2–4
	SRAM	Center Lock	40	
		6-otworowa		6,2
	Tektro	6-otworowa		4–6

Część	Producent	Typ	Śruby mocujące (korba)	Inne
Korba	Shimano	Czworokąt	35–50	
		Octalink	35–50	
		Hollowtech II – lewe ramię korby	12–14	0,7–1,5
		XTR (FC-M9100-M9130)	45–55	
		Cues (FC-U6000)	35–50	
	SRAM	DUB	54	
		DUB – regulator naprężenia wstępnego	do blokady	
		DUB – śruba samowykręcająca	ręcznie	
		Wrzeciono 30 mm	54	
		Wrzeciono 30 mm – regulator naprężenia wstępnego	do blokady	
		GXP 24 mm	48–54	
		Power Spline	42	

Część	Producent	Typ	Śruby mocujące / pierścień zabezpieczający
Zębatka przednia / gwiazda korby	Shimano	XTR / Deore XT / SLX (M9100 / M8100 / M7100) – podwójna	16–17
		Deore (M5100 / M4100) – podwójna	16–17
		Deore (M5100 / MT511 / MT610 bez grupy) – pojedyncza	12–14
		Deore (MT510) – pojedyncza	16–17
		Direct Mount – wszystkie	12–14
		Cues (U8000 / U6000) – podwójna	16–17
		Cues (U8000) – pojedyncza	16–17
		Cues (U6000) – pojedyncza	12–14

Część	Producent	Typ	Śruby mocujące / pierścień zabezpieczający
Zębatka przednia / gwiazda korby	SRAM	3-śrubowa – Direct Mount	9
		3-śrubowa – gwiazda piasty	9
		4-śrubowa MTB	9
		8-śrubowa	4
		Transmission – przykręcana zębatka przednia – kołek zabezpieczający	0,8
		Transmission – XX – osłona zębatki przedniej	6
		Transmission – X0 / GX – osłona zębatki przedniej	4

Część	Producent	Typ	Mocowanie panewek łożyska
Suport	Shimano	Czworokąt / Octalink	50–70
		Hollowtech II	35–50
	SRAM	DUB BSA / włoski / T47	50
		GXP / Power Spline	34–41
Część	Producent	Typ	Pierścień zamykający / zabezpieczający
Zębatka tylna	Shimano	HG / Microspline	40
	SRAM	XDR / XD	40
		Splined non-XD	40
Część	Producent	Typ	Oś pedału
Pedały	Shimano		35–55
	SRAM	Korba – non-DUB	47–54
		Korba – DUB	54
Część	Producent	Typ	Śruba mocująca
Obuwie	Shimano	Cleat	5–6

Parametry te nie obowiązują w przypadku części innych producentów. Zwróć uwagę na wartości w ew. załączonych instrukcjach obsługi producentów komponentów.

www.magura.com
<https://si.shimano.com>
www.sram.com
www.tektro.com

Przechowywanie i składowanie roweru SENSА

Jeśli rower SENSА jest w sezonie regularnie pielęgnowany, nie trzeba podejmować żadnych specjalnych środków (z wyjątkiem zabezpieczenia przed kradzieżą), aby odstawić go na krótki czas. Rower SENSА przechowywać najlepiej w suchym i dobrze wentylowanym miejscu.

Jeśli rower SENSА ma być przechowywany dłużej, np. przez zimę, należy przestrzegać kilku wskazówek. Podczas długiego postoju z dętek stopniowo uchodzi powietrze. Jeśli rower SENSА stoi przez dłuższy czas na pustych oponach, mogą się one zniszczyć. Dlatego koła lub cały rower SENSА należy zawiesić albo regularnie sprawdzać ciśnienie w oponach (e).

Rower SENSА należy oczyścić (f) i zabezpieczyć przed korozją. Twój sprzedawca SENSА ma w ofercie specjalne środki pielęgnacyjne, np. воск w aerozolu (g).

Zdemontować sztycę i ewentualnie odczekać, aż wilgotne miejsca się osuszą. Wyłącznie w przypadku ramy z metalu spryskaj wnętrze rury siodłkowej odrobiną rozpylonego oleju. Ustawić przerzutkę z przodu na małe koło zębate, a z tyłu na najmniejszą zębatkę (h). Dzięki temu linki i sprężyny nie są naprężone.

⚠ OSTRZEŻENIE

W żadnym wypadku nie smarować smarem rury podsiodłowej ramy z karbonu, gdy nie ma aluminiowej tulei. W przypadku stosowania sztycy z karbonu nie należy smarować nawet ram wykonanych z metalu. Raz przesmarowanych smarem komponentów z karbonu nie będzie można nigdy pewnie zacisnąć!

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

W miesiącach zimowych u Twojego sprzedawcy SENSА kolejka nie jest zazwyczaj długa. Ponadto wiele z serwisów oferuje wtedy atrakcyjną cenę na coroczną kontrolę. Należy wykorzystać ten czas przestoju i zlecić sezonowy przegląd roweru SENSА!



REGULACJE PRAWNE DOTYCZĄCE UDZIAŁU W RUCHU DROGOWYM

W Polsce (stan: luty 2024 r.)

Dobre wyposażenie roweru jest warunkiem bezpiecznej jazdy. Każdy rower musi być wyposażony w następujące komponenty:

- co najmniej jeden skutecznie działający hamulec (a),
- z przodu: co najmniej jedno światło pozycyjne (b),
- z tyłu: co najmniej jedno światło odblaskowe barwy czerwonej oraz co najmniej jedno światło pozycyjne barwy czerwonej (może być migające),
- sygnał dźwiękowy.

Kask na głowie oraz dodatkowe odblaski są wyposażeniem nieobowiązkowym, lecz dla własnego bezpieczeństwa zalecanym.

Transport dzieci

Przyczepki rowerowe przeznaczone do transportu dzieci są oficjalnie dozwolone.



Przyczepka dziecięca

W Polsce obowiązują następujące przepisy dotyczące oświetlenia przyczepki rowerowej. Jeśli ciągniesz za sobą przyczepkę rowerową, wyposaż ją w następujące reflektory:

- Z tyłu – co najmniej jedno światło pozycyjne barwy czerwonej oraz co najmniej jedno światło odblaskowe tego samego koloru.
- Z przodu – w sytuacji, gdy przyczepka jest szersza od roweru, musi mieć jedno światło pozycyjne barwy białej.
- Jeśli przyczepka utrudnia lub uniemożliwia zamiar sygnalizowania skrętu ręką, powinna zostać wyposażona w kierunkowskazy.

Zachowanie w ruchu

Dzieci do 10 lat mogą jeździć obok swoich rodziców po chodnikach. Generalnie rowerzyści mogą korzystać z chodnika, jeśli ma on szerokość co najmniej 2 m, a na znajdującej się obok jezdni obowiązuje maksymalna prędkość wynosząca powyżej 50 km/h lub jeśli ze względu na warunki pogodowe panuje ograniczona widoczność.

Podczas skręcania rowerzyści mogą jechać pośrodku pasa, a nie wyłącznie na jego prawym skraju.

Zgodnie z art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2017 r. poz. 128 z późniejszym zmianami) rowerzyście zabrania się korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

- Więcej wskazówek co do jazdy znajdziesz w rozdziale „Ogólne wskazówki dot. bezpieczeństwa”.
- Szczegółowe informacje na temat przepisów prawnych dla rowerzystów można znaleźć m.in. na następującej stronie: <https://www.centrumrowerowe.pl/blog/przepisy-rowerowe/>

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA WADY FIZYCZNE I GWARANCJA

Twój rower SENSA wykonany został w staranny sposób i w normalnym wypadku przekazany Ci przez Twojego sprzedawcę SENSA w formie produktu całkowicie złożonego.

Podczas 2 pierwszych lat po zakupie roweru obowiązuje ustawowa odpowiedzialność za wady fizyczne (wcześniej prawo z tytułu rękojmi). W razie wystąpienia wad zwróć się do Twojego sprzedawcy SENSA.

W celu bezproblemowego opracowania Twojej reklamacji konieczne jest przedłożenie dowodu zakupu, karty roweru, protokołu odbiorczego oraz potwierdzeń przeglądów. W tym celu należy je starannie przechowywać.

W interesie długiej żywotności oraz przydatności do użytku, Twojego roweru SENSA używać można wyłącznie zgodnie z jego przeznaczeniem (patrz rozdziały „**Przed pierwszą jazdą**” oraz „**Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem**”). Należy przestrzegać informacji dotyczących dopuszczalnej masy, które znajdują się na tabliczce znamionowej na rowerze SENSA lub w karcie roweru w tej instrukcji obsługi. W razie niepewności należy skontaktować się ze sprzedawcą SENSA. Ponadto należy przestrzegać wytycznych montażu producentów (przede wszystkim momenty dokręcania śrub) oraz przepisowych interwałów czasowych konserwacji.

Należy uwzględnić kontrole i prace przedstawione w niniejszym podręczniku oraz ewentualnie w załączonych dalszych instrukcjach (w rozdziale „**Plan serwisowania i konserwacji**”) lub w razie potrzeby wymianę ważnych dla bezpieczeństwa elementów konstrukcji, jak np. kierownicy, hamulców itp.

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Regulacja ta obowiązuje wyłącznie państwa, które ratyfikowały projekt UE. Zapoznaj się z regulacjami obowiązującymi w Twoim kraju.

Wskazówki na temat zużycia

Niektóre komponenty Twojego roweru SENSA odznaczają się zużyciem uzależnionym od stopnia ich używania. Stopień oraz tempo zużycia zależy od pielęgnacji, konserwacji oraz sposobu użytkowania Twojego roweru SENSA (przebieg, jazdy w deszczu, brud, sól itp.). Rowery SENSA, które często stawiane są na wolnym powietrzu, również mogą ulegać zwiększonemu zużyciu ze względu na warunki pogodowe.

Regularna pielęgnacja i konserwacja przedłużają ich żywotność. Mimo to po osiągnięciu danej granicy zużycia wymianie poddać trzeba wymienione poniżej części.

Są to:

- łańcuch napędowy
- okładziny hamulcowe
- płyn hamulcowy (DOT)
- tarcze hamulcowe
- linki hamulcowe
- osłony linek hamulcowych
- uszczelnienia elementów amortyzujących i sztyce z opcją regulowania wysokości
- obręcze kół przy hamulcach szczękowych
- gumki uchwytów
- koła łańcuchowe
- elementy oświetlenia
- opony oraz dętki
- zębatki
- pokrowiec siodełka
- linki przerzutek
- powłoki linek przerzutek
- kółka przerzutki
- środki do smarowania

INSTRUKCJA BEZPIECZEŃSTWA

Zapytaj swojego sprzedawcę SENSA o dodatkowe warunki gwarancji producenta Twojego roweru SENSA i poproś o wydanie ich w formie pisemnej.

PRZEGLĄDY OKRESOWE – MIEJSCE NA PIECZĄTKI

1. Przegląd

Kategoria 3: Najpóźniej po przejechaniu 75–225 kilometrów lub 5–15 godzinach użytkowania lub 3 miesiącach od daty sprzedaży

Kategoria 4: Najpóźniej po 5–15 godzinach użytkowania lub po trzech miesiącach od daty sprzedaży

Kategoria 5: Najpóźniej po 4–12 godzinach użytkowania lub po trzech miesiącach od daty sprzedaży

Nr zlecenia: _____

Data: _____

Stan licznika: _____

☐ Wykonano wszystkie wymagane prace konserwacyjne (patrz plan serwisowania i konserwacji); wymienione lub naprawione części:

Pieczątka i podpis sprzedawcy SENSA:

2. Przegląd

Kategoria 3: Najpóźniej po przejechaniu 1500 km lub po 100 godzinach użytkowania lub jednym roku

Kategoria 4: Najpóźniej po 75 godzinach użytkowania lub jednym roku

Kategoria 5: Najpóźniej po 50 godzinach użytkowania lub jednym roku

Nr zlecenia: _____

Data: _____

Stan licznika: _____

☐ Wykonano wszystkie wymagane prace konserwacyjne (patrz plan serwisowania i konserwacji); wymienione lub naprawione części:

Pieczątka i podpis sprzedawcy SENSA:

3. Przegląd

Kategoria 3: Najpóźniej po przejechaniu 3000 km lub po 200 godzinach użytkowania lub dwóch latach

Kategoria 4: Najpóźniej po 150 godzinach użytkowania lub dwóch latach

Kategoria 5: Najpóźniej po 100 godzinach użytkowania lub dwóch latach

Nr zlecenia: _____

Data: _____

Stan licznika: _____

☐ Wykonano wszystkie wymagane prace konserwacyjne (patrz plan serwisowania i konserwacji); wymienione lub naprawione części:

Pieczątka i podpis sprzedawcy SENSA:

4. Przegląd

Kategoria 3: Najpóźniej po przejechaniu 4500 km lub po 300 godzinach użytkowania lub trzech latach

Kategoria 4: Najpóźniej po 225 godzinach użytkowania lub trzech latach

Kategoria 5: Najpóźniej po 150 godzinach użytkowania lub trzech latach

Nr zlecenia: _____

Data: _____

Stan licznika: _____

☐ Wykonano wszystkie wymagane prace konserwacyjne (patrz plan serwisowania i konserwacji); wymienione lub naprawione części:

Pieczętka i podpis sprzedawcy SENSA:

5. Przegląd

Kategoria 3: Najpóźniej po przejechaniu 6000 km lub po 400 godzinach użytkowania lub czterech latach

Kategoria 4: Najpóźniej po 300 godzinach użytkowania lub czterech latach

Kategoria 5: Najpóźniej po 200 godzinach użytkowania lub czterech latach

Nr zlecenia: _____

Data: _____

Stan licznika: _____

☐ Wykonano wszystkie wymagane prace konserwacyjne (patrz plan serwisowania i konserwacji); wymienione lub naprawione części:

Pieczętka i podpis sprzedawcy SENSA:

6. Przegląd

Kategoria 3: Najpóźniej po przejechaniu 7500 km lub po 500 godzinach użytkowania lub pięciu latach

Kategoria 4: Najpóźniej po 375 godzinach użytkowania lub pięciu latach

Kategoria 5: Najpóźniej po 250 godzinach użytkowania lub pięciu latach

Nr zlecenia: _____

Data: _____

Stan licznika: _____

☐ Wykonano wszystkie wymagane prace konserwacyjne (patrz plan serwisowania i konserwacji); wymienione lub naprawione części:

Pieczętka i podpis sprzedawcy SENSA:

7. Przegląd

Kategoria 3: Najpóźniej po przejechaniu 9000 km lub po 600 godzinach użytkowania lub sześciu latach

Kategoria 4: Najpóźniej po 450 godzinach użytkowania lub sześciu latach

Kategoria 5: Najpóźniej po 300 godzinach użytkowania lub sześciu latach

Nr zlecenia: _____

Data: _____

Stan licznika: _____

☐ Wykonano wszystkie wymagane prace konserwacyjne (patrz plan serwisowania i konserwacji); wymienione lub naprawione części:

Pieczętka i podpis sprzedawcy SENSA:

8. Przegląd

Kategoria 3: Najpóźniej po przejechaniu 10 500 km lub po 700 godzinach użytkowania lub siedmiu latach

Kategoria 4: Najpóźniej po 525 godzinach użytkowania lub siedmiu latach

Kategoria 5: Najpóźniej po 350 godzinach użytkowania lub siedmiu latach

Nr zlecenia: _____

Data: _____

Stan licznika: _____

☐ Wykonano wszystkie wymagane prace konserwacyjne (patrz plan serwisowania i konserwacji); wymienione lub naprawione części:

Pieczętka i podpis sprzedawcy SENSA:

9. Przegląd

Kategoria 3: Najpóźniej po przejechaniu 12 000 km lub po 800 godzinach użytkowania lub ośmiu latach

Kategoria 4: Najpóźniej po 600 godzinach użytkowania lub ośmiu latach

Kategoria 5: Najpóźniej po 400 godzinach użytkowania lub ośmiu latach

Nr zlecenia: _____

Data: _____

Stan licznika: _____

☐ Wykonano wszystkie wymagane prace konserwacyjne (patrz plan serwisowania i konserwacji); wymienione lub naprawione części:

Pieczętka i podpis sprzedawcy SENSA:

10. Przegląd

Kategoria 3: Najpóźniej po przejechaniu 13 500 km lub po 900 godzinach użytkowania lub dziewięciu latach

Kategoria 4: Najpóźniej po 675 godzinach użytkowania lub dziewięciu latach

Kategoria 5: Najpóźniej po 450 godzinach użytkowania lub dziewięciu latach

Nr zlecenia: _____

Data: _____

Stan licznika: _____

☐ Wykonano wszystkie wymagane prace konserwacyjne (patrz plan serwisowania i konserwacji); wymienione lub naprawione części:

Pieczętka i podpis sprzedawcy SENSA:

Notatki

SUPLEMENT SPECJALNY *INFORMACJE OGÓLNE*

Oprócz informacji zawartych w instrukcji obsługi, poniżej znajdują się uzupełnienia dotyczące różnych punktów. Więcej informacji można również znaleźć w naszej witrynie.

Suplement – przed pierwszą jazdą

1a. Ogólne wytyczne dotyczące całkowitego obciążenia dopuszczalnego:

Rower wyścigowy: 100 kg

Rower górski, crossowy, trekkingowy: 120 kg

Rower z karbonu: 100 kg

W przypadku przekroczenia tej wartości należy najpierw skonsultować się z firmą Intersens. Ponadto masa ciała i wzrost użytkownika muszą być proporcjonalne do rozmiaru roweru. Jeśli masa ciała użytkownika jest większa niż przeciętna, zachodzi ryzyko złamania szprych lub wystąpienia innych poważnych uszkodzeń. Ryzyko to wzrasta proporcjonalnie do różnicy między masą ciała użytkownika a średnią wagą w stosunku do rozmiaru roweru.

1b. Zasadniczo rowery nie nadają się do ciągnięcia przyczepki.

Suplement – przechowywanie lub parkowanie roweru

Nie należy parkować roweru w pomieszczeniu, w którym znajduje się suszarka bębnowa (kondensacyjna). Suszarki bębnowe uwalniają do otaczającego powietrza sole, które mogą osadzać się na rowerze. Sole te atakują wszystkie elementy roweru, a zwłaszcza lakier. Także w okolicach nadmorskich należy liczyć się z występowaniem słonego powietrza, które atakuje rower. W takim przypadku niezbędna jest dodatkowa konserwacja.

Suplement – istotne uwagi dotyczące użytkowania, konserwacji i pielęgnacji

Sztyca + szybkozamykacz

Wysokość siodełka można regulować samodzielnie za pomocą szybkozamykacza. Jeśli nie znasz tego komponentu, skontaktuj się ze swoim sprzedawcą rowerowym.

Sztyca (rura) jest fabrycznie nasmarowana, aby ułatwić regulację wysokości siodełka bez zarysowania sztycy. Przy regularnym korzystaniu z regulacji wysokości na sztycy będzie ubywać smaru. Konieczne będzie jej regularne smarowanie. W przeciwnym razie regulacja wysokości siodełka będzie coraz trudniejsza i spowoduje zarysowanie sztycy. Ponadto sztyca będzie się wyjątkowo szybko zużywać. W rezultacie zajdzie konieczność coraz mocniejszego dokręcania szybkozamykacza, aby zabezpieczyć sztycę. Spowoduje to również szybsze zużycie ramy i z czasem mogą pojawić się pęknięcia zwiększające ryzyko pęknięcia ramy.

W przypadku całkowitego zdemontowania sztycy z ramy na czas transportu roweru należy ją wyczyścić i nasmarować przed ponownym włożeniem do ramy! Należy również wyczyścić wnętrze rury sztycy. W przeciwnym razie sztyca i rama zużyją się bardzo szybko z powodu piasku i brudu, a na rurze sztycy mogą pojawić się pęknięcia, co grozi pęknięciem rury.

Nie zamykaj szybkozamykacza przed zamontowaniem sztycy! Nie wolno również nadmiernie obciążać szybkozamykacza. Zawsze musisz być w stanie zwolnić go przy użyciu niewielkiej siły. W przypadku regularnego korzystania z regulacji wysokości zalecamy wymianę sztycy po pewnym czasie. Zapobiegnie to niepotrzebnemu zużyciu ramy.

Suplement – transport roweru samochodem

Do transportu rowerów najlepiej nadają się bagażniki montowane na haku holowniczym i wyposażone w specjalne zaciski do ramy (nie dotyczy to rowerów z karbonu, patrz suplement specjalny dotyczący rowerów z karbonu). Należy uważać, aby nie dokręcać zacisków zbyt mocno. W przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia naklejek lub lakieru albo wgniecenia ramy. Bagażniki z mocowaniem korby nie nadają się do nowoczesnych suportów. Uszkadzają one ramiona pedałów i mogą spowodować ich poluzowanie lub złamanie. Może to doprowadzić do upadku podczas jazdy na rowerze, a rower może odczepić się od bagażnika podczas transportu!

SUPLEMENT SPECJALNY *INFORMACJE DOT. KARBONU*

Karbon to wyjątkowy materiał, który może być wykorzystywany do tworzenia świetnych produktów. Jest to jednak również materiał bardzo wrażliwy, jeśli jest niewłaściwie traktowany. Karbon należy zawsze traktować z należytą ostrożnością. Weź to pod uwagę we wszystkim, co robisz ze swoim rowerem!

Użytkowanie

Podczas regulacji wysokości sztycy należy wziąć pod uwagę nie tylko maksymalną wysokość, ale także maksymalny moment dokręcania zaciśku sztycy. Dla ram z karbonu jest to **maksymalnie 5 Nm**. W tym celu najlepiej użyć klucza dynamometrycznego. Przekroczenie maksymalnego momentu dokręcania spowoduje nieodwracalne uszkodzenie ramy. Należy również zawsze używać oryginalnego zacisku sztycy. Została ona opracowana specjalnie do ram z karbonu. Pozycja zacisku musi być zawsze zgodna ze specyfikacją na zacisku.

Poniżej znajduje się ilustracja. W razie wątpliwości skontaktuj się ze swoim sprzedawcą rowerowym! Uszkodzenia karbonu są prawie zawsze nieodwracalne.

W przeciwieństwie do ram aluminiowych podczas montażu sztycy do ram z karbonu nie można używać smaru. Sztycę należy zawsze wkładać do ramy w stanie czystym i bez smaru. Jeśli chcesz użyć pasty montażowej do karbonu, zalecamy pastę montażową Tacx Dynamic Carbon. Została ona opracowana specjalnie do komponentów z karbonu. Ramy z karbonu nie nadają się do mocowania do ergometrów rowerowych ani trenażera rowerowego. Ramy nie są przystosowane do przenoszenia sił działających przy tym na wahacz.

Konserwacja

Nie używaj środków czyszczących zawierających rozpuszczalniki. Mogą one uszkodzić lakier. Zawsze stosuj niezbędne zabezpieczenia (np. naklejki ochronne) na ramie.



Zwłaszcza rury dolne tylnego widelca są zawsze narażone na uderzenia łańcucha. Ocierające się kable zewnętrzne mogą również spowodować nieodwracalne uszkodzenia, jeśli przetną lakier. Uszkodzenia, zwłaszcza na spodzie ramy, mogą spowodować również uderzające odłamki kamieni. Po każdym użyciu dokładnie wyczyść rower. Również pot zawiera sole, które mogą uszkodzić lakier!

Transport

Rury z karbonu mają bardzo cienkie ścianki i są podatne na uszkodzenia. Dlatego też rower należy zawsze przewozić z zachowaniem szczególnej ostrożności. Bagażniki dachowe nie nadają się do transportu rowerów z karbonu, podobnie jak bagażniki z mocowaniem korby. Nieodpowiednie są również bagażniki z zaciskami do ramy. Ramy z karbonu nie są przeznaczone do mocowania w jednym punkcie. Są na to zbyt cienkie. Jeśli zacisk zostanie dokręcony (zbyt) mocno, rama może pęknąć! Również uderzenia podczas jazdy mogą spowodować pęknięcie ramy. Rowery z karbonu najlepiej przewozić w bagażniku (w razie potrzeby zdemontować koła). Upewnij się, że rower jest dostatecznie zabezpieczony od góry i od dołu (i nie umieszczaj na rowerze żadnych przedmiotów). Inną opcją jest bagażnik do wnętrza pojazdu (dostępne są specjalne modele), jeśli pozwala na to rozmiar pojazdu.

Trwałość

Ramy z karbonu są konstruowane w taki sposób, aby były jak najlżejsze w celu zapewnienia najlepszych osiągnięć. Ogranicza to trwałość karbonu. Należy wziąć to pod uwagę w zależności od sposobu użytkowania ramy. Przy bardzo intensywnym użytkowaniu z czasem konieczna będzie wymiana ramy.

Serwis Crash Replacement

Jeśli w wyniku upadku lub wypadku ramy, widelce lub komponenty uległy nieodwracalnemu uszkodzeniu, możesz skorzystać z naszego serwisu Crash Replacement. Jeśli wyślesz ramę, widelec lub komponent, otrzymasz nową ramę, widelec lub komponent po znacznie obniżonej cenie. Jeśli istnieją nawet najmniejsze wątpliwości co do bezpieczeństwa ramy, widelca lub komponentu, zdecydowanie zalecamy skorzystanie z tego serwisu.

INTERSENS BIKES & PARTS B.V. – GWARANCJA SENSA

Okres gwarancyjny

Intersens Bikes & Parts B.V. udziela gwarancji na wady fabryczne ramy, stałego widełca przedniego i komponentów oraz komponentów Supra na następujący okres, licząc od daty zakupu. Niniejsza gwarancja jest ważna dla pierwszego właściciela i nie podlega przeniesieniu.

Rama	5 lat
Widelec przedni i wahacz bez amortyzacji	5 lat
Rama z karbonu	3 lata
Lakier	2 lata
Komponenty	2 lata
Komponenty z amortyzacją	2 lata, przy czym po pierwszym roku należy przedstawić dowód przeprowadzenia konserwacji.

Wszystkie komponenty, które nie zostały wyprodukowane przez Intersens Bikes & Parts B.V., są objęte gwarancją danego producenta. Gwarancja ta obejmuje jedynie wymianę w przypadku wystąpienia wady. Jeśli Intersens Bikes & Parts B.V. przystąpi do wymiany wadliwej ramy lub komponentu, rama lub komponent zostaną wymienione na produkt równoważny lub lepszy. Nowa rama lub komponent może różnić się od produktu oryginalnego.

Niniejsza gwarancja jest udzielana tylko wtedy, gdy rower został zakupiony u sprzedawcy autoryzowanego oficjalnie przez Intersens Bikes & Parts B.V.

W przypadku każdego roszczenia gwarancyjnego należy przedstawić dowód zakupu i kartę roweru. W przypadku roszczenia gwarancyjnego zawsze skontaktuj się ze swoim sprzedawcą rowerowym. Skontaktuje się on z firmą Intersens Bikes & Parts B.V.

Intersens Bikes & Parts B.V. nie będzie rozpatrywać roszczeń gwarancyjnych bezpośrednio z użytkownikiem jako osobą prywatną!

Niniejsza gwarancja nie obejmuje poniższych sytuacji:

- Zużycie, nieprawidłowy montaż lub konserwacja albo montaż części nieoryginalnych.
- Skutki uszkodzeń spowodowanych wypadkiem, upadkiem, niewłaściwym użytkowaniem, zniszczeniem, regulacjami nieautoryzowanymi przez Intersens Bikes & Parts B.V., użyciem części nieoryginalnych, nieprawidłową lub niedostateczną konserwacją oraz nieprzestrzeganiem instrukcji obsługi.

- Wszelkie szkody spowodowane udziałem w zawodach, akrobacjami, skokami, transportem ciężkich ładunków, wykorzystaniem do celów komercyjnych lub działaniami, które według uznania Intersens Bikes & Parts B.V. są równoważne z działaniami wyżej wymienionymi.
- Koszty wynikające z naprawy lub wymiany komponentów i ram.
- Koszty transportu do i z Intersens Bikes & Parts B.V.
- Ewentualne koszty wysyłki i robocizny wynikające z roszczeń gwarancyjnych.

Odpowiedzialność

Uznanie roszczenia gwarancyjnego przez Intersens Bikes & Parts B.V. nie oznacza automatycznie, że Intersens Bikes & Parts B.V. przejmuje odpowiedzialność za ewentualne szkody następne.

Co należy zrobić w przypadku roszczenia gwarancyjnego

- Należy zawsze skontaktować się ze swoim sprzedawcą rowerowym.
- Sprzedawca rowerowy oceni, zawsze w porozumieniu z Intersens Bikes & Parts B.V., czy roszczenie gwarancyjne jest uzasadnione. Ocena sprzedawcy rowerowego nie oznacza automatycznego uznania roszczenia gwarancyjnego przez Intersens Bikes & Parts B.V.
- Sprzedawca rowerowy prześle wadliwe komponenty, ramę lub rower do Intersens Bikes & Parts B.V. w celu oceny roszczenia gwarancyjnego.

Wysyłka towarów przez sprzedawcę rowerowego

- Komponenty należy wysłać opłaconym transportem, czyste i dobrze zapakowane, a wszystkie komponenty nieobjęte gwarancją należy zdemontować.
- W przypadku wadliwej ramy do Intersens Bikes & Parts B.V. należy wysłać kompletny rower w celu oceny. Odstępstwo od tego postanowienia jest możliwe wyłącznie w porozumieniu z Intersens Bikes & Parts B.V. W przypadku odstąpienia od tego postanowienia bez zgody Intersens Bikes & Parts B.V. wszelkie roszczenia gwarancyjne ulegają anulowaniu.
- Należy załączyć kopię oryginalnego dowodu zakupu i dokładny opis wady. Bez dokładnego opisu wady roszczenie gwarancyjne nie może zostać rozpatrzone.
- Otrzymane wadliwe komponenty i ramy nie będą zwracane po uznaniu roszczenia gwarancyjnego.
- Wszystkie odrzucone roszczenia gwarancyjne będą przechowywane przez maksymalnie jeden (1) miesiąc od momentu ich otrzymania przez Intersens Bikes & Parts B.V. Komponenty mogą zostać zwrócone na żądanie sprzedawcy rowerowego.
- Intersens Bikes & Parts B.V. nie zwraca żadnych kosztów wysyłki.

KARTA ROWERU

Producent	Intersens Bikes & Parts BV
Model	_____
Nr ramy	_____
Kolumna resorująca (Producent/model)	_____
Amortyzowany widelec (Producent/model)	_____
Amortyzowany widelec – Numer seryjny	_____
Forma ramy	_____
Rozmiar ramy	_____
Rozmiar kół lub opon	_____
Kolor	_____
Szczegóły	_____

OSTRZEŻENIE

Przeczytaj przynajmniej rozdziały „Przed pierwszą jazdą”, „Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem” i „Przed każdą jazdą” w niniejszej instrukcji obsługi SENSA.

Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem

Użytkowanie zgodne z

☐ kategorią 3 ☐ kategorią 4 ☐ kategorią 5

Maks. dopuszczalna masa łączna

Rower SENSA, rowerzysta, bagaż
i ew. przyczepka _____ kg

Dozwolony bagażnik ☐ tak ☐ nie

Dopuszczalne obciążenie _____ kg

Dozwolony fotelik dziecięcy ☐ tak ☐ nie

Dozwolona przyczepka ☐ tak ☐ nie

Dopuszczalne obciążenie przyczepki _____ kg

Dźwignia hamulcowa – przynależność hamulców

Prawa dźwignia: ☐ hamulec koła przedniego
☐ hamulec koła tylnego

Lewa dźwignia: ☐ hamulec koła przedniego
☐ hamulec koła tylnego

Pieczęć i podpis sprzedawcy SENSA

(Wskazówka dla sprzedawcy SENSA: należy skopiować kartę roweru oraz protokół odbiorczy i załączyć je do własnej kartoteki klienta; dalsze kopie przesłać w razie potrzeby do producenta roweru. Przekazanie danych personalnych producentowi klient powinien potwierdzić swoim podpisem w protokole odbiorczym.)

PROTOKÓŁ ODBIORCZY

Przekazanie opisanego wyżej roweru SENSA klientowi odbyło się po montażu końcowym w stanie gotowym do jazdy oraz po kontroli lub sprawdzeniu działania poniżej przedstawionych punktów (w nawiasach dodatkowo konieczne prace).

- ☐ Oświetlenie ☐ Hamulce przód i tył
- ☐ Amortyzowany widelec/kolumna resorująca (dostrojenie pod kątem klienta)
- ☐ Koła (ruch obrotowy/naprężenie szprych/ciśnienie powietrza)
- ☐ Kierownica/wspornik kierownicy (pozycja/śruby kluczem dynamometrycznym)
- ☐ Pedaly (w razie potrzeby regulacja intensywności wypinania buta)
- ☐ Siodełko/sztyca (wysokość siodełka i pozycja ustawione pod kątem klienta i skontrolowane kluczem dynamometrycznym)
- ☐ Układ przełączania biegów (zderzaki krańcowe!)
- ☐ Połączenia śrubowe dodatkowych komponentów (klucz dynamometryczny)
- ☐ Inne przeprowadzone czynności _____

☐ Zrealizowana jazda próbna

Nazwa sprzedawcy
SENSA _____

Ulica _____
Kod pocztowy /
miejscowość _____

Tel./Fax _____

E-mail _____

Data przekazania,
pieczęć, podpis
sprzedawcy SENSA _____

Swoim podpisem klient potwierdza otrzymanie roweru SENSA wraz z wymienionymi poniżej papierami w odpowiednim stanie oraz fakt, że został poinstruowany w obsłudze roweru przez przedstawiciela.

☐ Instrukcja obsługi SENSA

Dodatkowe instrukcje

- | | |
|--|--|
| ☐ Układ hamulcowy | ☐ Układ przełączania biegów |
| ☐ System pedałów | ☐ Amortyzowany widelec |
| ☐ Sztyca, wspornik kierownicy | ☐ Kolumna resorująca |
| ☐ Dodatkowa instrukcja obsługi „E-Bike/Pedelec” | ☐ Inne |

Nazwa klienta _____

Ulica _____
Kod pocztowy/
miejscowość _____

Tel./Fax _____

E-mail _____

Miejscowość, data _____

Podpis klienta _____

- ☐ Niniejszym udzielam zgody na zapisanie i przekazanie producentowi SENSA moich wyżej wymienionych danych, aby np. w przypadku wycofania produktu można się było ze mną bezpośrednio skontaktować. Dane te nie zostaną przekazane osobom trzecim ani wykorzystane w żadnym innym celu.

Podpis klienta _____





INTERSENS BIKES & PARTS BV

Bedrijvenpark Twente 170

NL-7602 KE Almelo

www.sensabikes.com