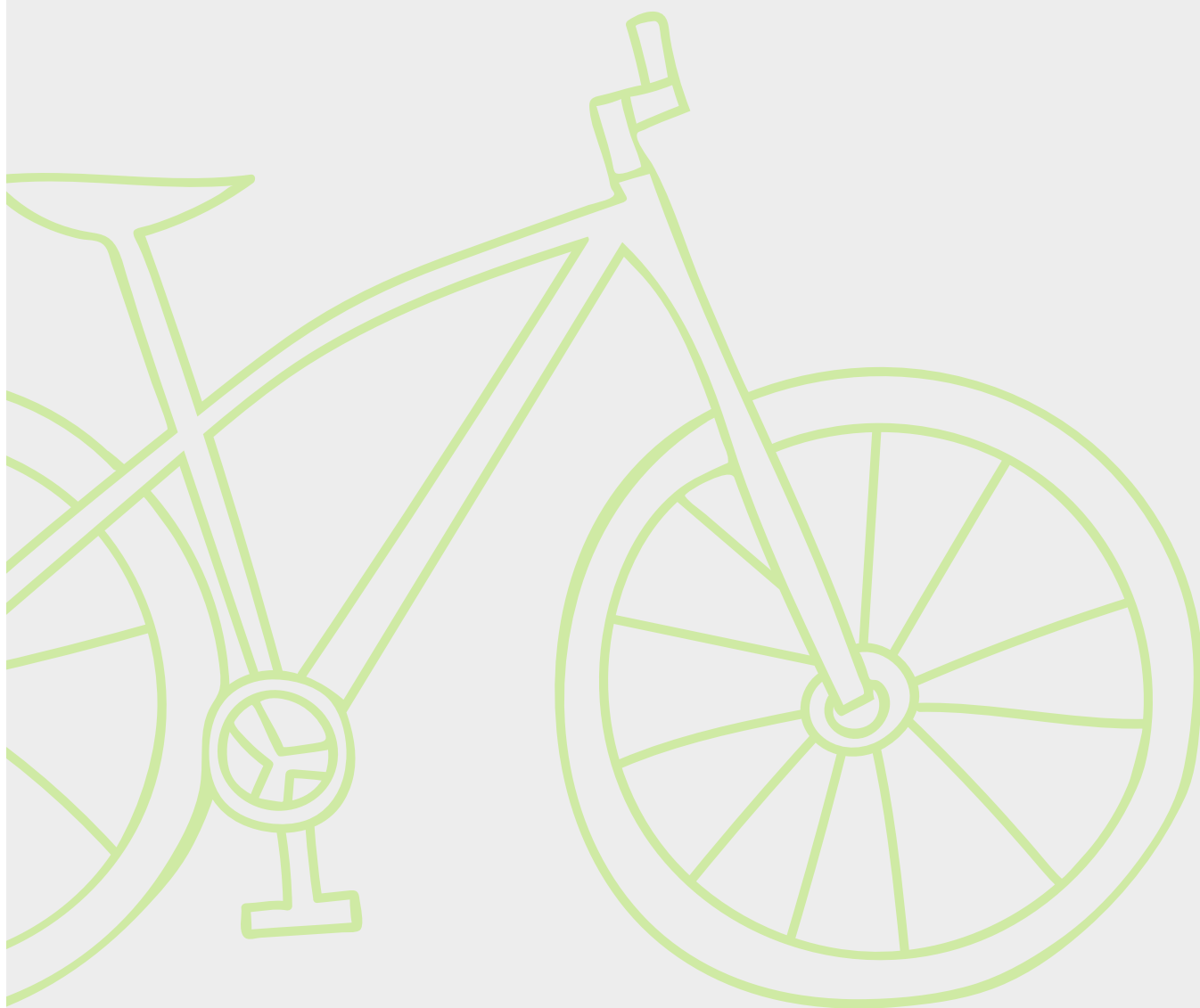




INSTRUKCJA

OBSŁUGI ROWERU

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI.....	3
Rozdział I - UWAGI OGÓLNE.....	4
A. Dopasowanie roweru.....	4
B. Podstawowe warunki bezpieczeństwa.....	5
C. Kontrola stanu technicznego roweru.....	6
D. Zalecenia przed pierwszą jazdą rowerem.....	7
Rozdział II - BEZPIECZEŃSTWO.....	8
A. Podstawowe wskazówki.....	8
B. Jazda w terenie.....	9
C. Jazda podczas deszczu.....	10
D. Jazda w warunkach słabej widoczności.....	10
E. Jazda w ruchu ulicznym.....	11
Rozdział III - MONTAŻ I REGULACJA PODZESPOŁÓW.....	11
A. Wysokość roweru.....	11
B. Dopuszczalne obciążenie roweru.....	12
C. Pozycja siodła.....	12
D. Kąt nachylenia oraz wysokość kierownicy.....	13
E. Regulacja położenia manetek i dźwigni hamulców.....	13
F. Regulacja zasięgu hamulców.....	14
G. Koła.....	14
Rozdział IV - UWAGI DOTYCZĄCE UŻYTKOWANIA.....	17
A. Hamulce.....	17
B. Przerzutki.....	20
C. Pedał.....	21
D. Zawieszenie.....	23
E. Ogumienie.....	23
F. Bagażnik.....	24
Rozdział V - CZYNNOŚCI SERWISOWE.....	25

INSTRUKCJA OBSŁUGI

ROZDZIAŁ I - UWAGI OGÓLNE

Ostrzeżenie! Niewłaściwe użytkowanie roweru lub użytkowanie niezgodne z jego przeznaczeniem może wiązać się z niebezpieczeństwem i narazić Cię na utratę zdrowia lub życia. Jeżeli masz wątpliwości, czy przeznaczenie roweru odpowiada Twojemu stylowi jazdy – zapytaj sprzedawcę.

A. Dopasowanie roweru

Sprawdź do jakiej kategorii należy Twój rower i jakie jest jego przeznaczenie – patrz tabela:

Model	Zastosowanie
Rower z kołami 12" i 16"	Rower przeznaczony do użytku przez dzieci do jazdy po drogach asfaltowych oraz po nawierzchniach nieutwardzonych
Rower z kołami 20"	Rower przeznaczony do jazdy po drogach asfaltowych, po nawierzchniach nieutwardzonych z umiarkowanymi podjazdami i zjazdami.
Rower z kołami 24"	
Rower z kołami 26"	
Rower z kołami 28"	

Sprawdź, czy Twój rower jest odpowiedniej wielkości. Jeśli Twój rower będzie dla Ciebie zbyt duży, albo zbyt mały, możesz stracić nad nim kontrolę i przewrócić się.

Upewnij się, że Twój ciężar ciała nie przekracza maksymalnego dopuszczalnego obciążenia roweru zalecanego przez producenta.

Sprawdź, czy siodło jest na prawidłowej wysokości. Jeśli regulujesz wysokość siodła samodzielnie upewnij się, że działasz zgodnie z instrukcją dotyczącą maksymalnego wysunięcia wspornika.

Sprawdź, czy siodło i wspornik siodła są dokładnie i stabilnie złączone. Prawidłowo zamontowane siodło nie pozwoli na jego przesunięcie w żadnym kierunku.

Sprawdź, czy wspornik kierownicy, kierownica i chwytły roweru są na odpowiedniej wysokości. Upewnij się, czy pozycja klamek hamulcowych jest wygodna i czy możesz swobodnie operować hamulcami.

B. Podstawowe warunki bezpieczeństwa

Przed rozpoczęciem jazdy na rowerze zawsze zakładaj atestowany kask rowerowy przestrzegając wytycznych producenta dotyczących jego dopasowania, użytkowania i konserwacji.

Poruszanie się rowerem po drogach publicznych wymaga bezwzględnego przestrzegania przepisów krajowych dotyczących ruchu drogowego, w tym wyposażenia roweru.

Przed wjazdem na drogę publiczną sprawdź czy Twój rower posiada sprawne wyposażenie wymagane przepisami krajowymi.

Sprawdź, czy koła w Twoim rowerze są prawidłowo zamocowane. Jeżeli Twój rower posiada koła mocowane za pomocą szybkozamykaczy upewnij się, że wiesz, jak poprawnie nimi operować. Jazda z nieprawidłowo wyregulowanym zaciskiem i zamocowanym kołem może spowodować odpadnięcie koła od roweru, a w konsekwencji doprowadzić do wypadku.

Upewnij się, czy Twój rower wyposażony jest w przerzutki. Jeżeli tak, zapoznaj się z ich rodzajem i zasadami prawidłowego użytkowania biegów w rowerze.

Sprawdź, w jakie pedały wyposażony jest Twój rower. Jeżeli Twój rower posiada pedały zatraskowe lub pedały z noskami, upewnij się, że wiesz, jak bezpiecznie z nich korzystać. Wymagają one szczególnych technik i umiejętności jazdy.

Sprawdź, czy Twój rower posiada zawieszenie. Jeżeli tak, upewnij się, jaki typ. Amortyzatory mogą zmienić sposób działania roweru i wpłynąć na charakter jazdy. Zawsze przestrzegaj instrukcji producenta amortyzatorów dotyczącej ich użytkowania, regulacji i konserwacji.

KONSERWACJA WIDELCA			
Harmonogram konserwacji	po każdej jeździe	co 25 h	
oczyć rury goleni i uszczelki przeciwpływowe	●		
poszukaj rys górnych rur	●		
sprawdź czy główne śruby mocujące są dokręcone do odpowiedniego momentu obrotowego (Nm)		●	
w przypadku amortyzatora powietrznego sprawdź ciśnienie		●	
nasmaruj uszczelki przeciwpływowe olejem teflonowym (np. Brunox Fork Deo)		●	

C. Kontrola stanu technicznego roweru

Przed każdą jazdą dokonaj rutynowej kontroli stanu technicznego swojego roweru.

Nakrętki, śruby i inne łączniki

Upewnij się, że w Twoim rowerze nie ma żadnych luzów.

Aby mieć pewność, że wszystkie elementy są właściwie zamocowane należy użyć odpowiednich momentów dokręcania podczas ich montażu lub regulacji.

Szczegóły - patrz tabela poniżej:

Operacja	Siła
Przykręcanie nakrętek osi kół	15 20 Nm
Przykręcanie pedałów do mechanizmu korbowego 40 Nm	40 Nm
Montaż wspornika kierownicy 20 - 22 Nm	20 – 22 Nm
Montaż wspornika kierownicy AHEAD 14 - 18 Nm	14 – 18 Nm
Dokręcanie śruby wspornika siodła 18 Nm	18 Nm
Montaż siodła ze wspornikiem 22 - 25 Nm	22 - 25 Nm
Montaż bagażnika 5-6 Nm	5 – 6 Nm
Montaż kółek pomocniczych 17 Nm	17 Nm

Ostrzeżenie! Zastosowanie właściwej siły dokręcenia łączników: śrub, nakrętek lub wkrętów jest bardzo ważne w rowerze. Użycie zbyt małej siły może spowodować poluzowanie się elementu. Zbyt mocne dokręcenie może skutkować zerwaniem gwintu, naprężeniem lub deformacją łącznika. W obu przypadkach może dojść do uszkodzenia podzespołu, a w konsekwencji utraty panowania nad rowerem i upadku.

Koła, opony i obręcze

Upewnij się, że opony są wystarczająco napompowane. Aby to sprawdzić połóż jedną rękę na siodle, a drugą na środku kierownicy i dociśnij rower z całej siły do podłoża przyglądając się oponom. Jeżeli koła nie są wystarczająco napompowane, koniecznie uzupełnij poziom powietrza.

Sprawdź, czy opony są w dobrym stanie. Obracaj powoli każdym kołem szukając uszkodzeń na powierzchni bieżnika i ściankach bocznych opony. W razie potrzeby wymień uszkodzone opony przed rozpoczęciem jazdy.

Pokręć każdym kołem i sprawdź, czy są dobrze osadzone w rowerze. Jeśli uważasz, że koła obracają się nieprawidłowo, są niestabilne, ocierają się o tarczę lub szczęki hamulca – koniecznie oddaj rower do serwisu i poproś o wycentrowanie kół.

Ostrzeżenie! Koła muszą być wycentrowane poprawnie, aby hamulce działały skutecznie. Centrowanie kół wymaga specjalnych narzędzi i doświadczenia. Nie próbuj tego robić samodzielnie bez odpowiedniej wiedzy, doświadczenia i sprzętu.

Upewnij się, że obręcze kół są czyste i nieuszkodzone. Jest to szczególnie ważne, jeśli Twój rower posiada hamulce szczękowe. Jeżeli obręcz koła posiada wskaźnik zużycia sprawdź, czy wgłębienie na całej powierzchni hamowania jest dobrze widoczne. Jeżeli wskaźnik jest zużyty, należy wymienić obręcz na nową.

Uwaga! Jeśli Twój rower ma przednie lub tylne koło mocowane za pomocą szybkozamykaczy upewnij się, że są one prawidłowo zaciśnięte.

Hamulce

Sprawdź, czy hamulce działają poprawnie. Naciśnij dźwignie hamulców. Czy możesz uzyskać pełną siłę hamowania nie dotykając klamkami do kierownicy? Czy hamulce poprawnie się zwalniają? Upewnij się, że ręczki hamulców są wystarczająco mocno zaciśnięte, aby nie mogły się dowolnie przekręcać. Jeśli nie, hamulce wymagają regulacji.

Sprawdź, czy wszystkie linki hamulcowe są poprawnie połączone i zabezpieczone?

Jeśli nie, hamulce wymagają naprawy. Nie korzystaj z roweru dopóki hamulce nie zostaną odpowiednio wyregulowane. Jeżeli masz hamulce szczękowe zadbaj o to, aby klocki hamulcowe dokładnie przylegały do obręczy kół.

Siodło i kierownica

Upewnij się, czy siedło i kierownica roweru są na odpowiedniej wysokości i czy ich wsporniki są na tyle mocno zaciśnięte, aby nie można było ich przekręcić. Jeśli nie, dokręć je przed rozpoczęciem jazdy. Upewnij się, że chwyt kierownicy są w dobrym stanie i są odpowiednio zabezpieczone. Jeżeli kierownica Twojego roweru posiada rogi, sprawdź, czy są wystarczająco mocno przymocowane. Jeśli nie, dokręć je lub wymień na inne.

D. Zalecenia przed pierwszą jazdą rowerem

Na pierwszą jazdę nowym rowerem wybierz bezpieczne miejsce z dala od ruchu ulicznego. Poznaj wszystkie możliwości oraz funkcje swojego roweru, aby nauczyć się go poprawnie obsługiwać i kontrolować.

Zapoznaj się z działaniem hamulców w rowerze. Jadąc z małą prędkością spróbuj ostrożnie przenieść ciężar ciała na tył roweru i nacisnąć tylny hamulec. Zbyt mocne użycie przedniego hamulca przy dużej prędkości może spowodować upadek przez kierownicę. Zbyt gwałtowne użycie hamulców może spowodować zablokowanie koła i doprowadzić do utraty kontroli nad rowerem oraz upadku.

Jeżeli Twój rower jest wyposażony w pedały zatraskowe lub pedały z noskami i paskami, przed pierwszą jazdą zaleca się kilkukrotne wykonanie statycznych prób wpinania i wypinania butów z pedałów. Niewłaściwe użytkowanie tego typu pedałów może być przyczyną wielu upadków i ich konsekwencji.

Jeżeli Twój rower posiada zawieszenie sprawdź, jak amortyzatory zachowują się w momencie użycia hamulców lub przy przesunięciu ciężaru ciała na rowerze podczas jazdy.

Zapoznaj się ze sposobem zmiany biegów. Pamiętaj, aby nigdy nie zmieniać przełożeń biegów podczas pedałowania do tyłu, ani też nie próbować pedałować do tyłu natychmiast po zmianie biegu. Może to spowodować zaplątanie się łańcucha i doprowadzić do poważnego uszkodzenia roweru.

Oceń, czy czujesz się komfortowo podczas jazdy i czy rower spełnia Twoje oczekiwania. Jeżeli wydaje Ci się, że nie funkcjonuje on prawidłowo, koniecznie skonsultuj się ze sprzedawcą.

ROZDZIAŁ II - BEZPIECZEŃSTWO

A. Podstawowe wskazówki

Przed każdą jazdą zakładaj odpowiednio dopasowany i spełniający wymogi bezpieczeństwa kask rowerowy. Używaj go zgodnie z wytycznymi zawartymi w instrukcji producenta.

Ostrzeżenie! Brak kasku podczas jazdy może być przyczyną poważnych obrażeń ciała lub nawet śmierci.

Sprawdź stan techniczny swojego roweru zanim na niego wsiądziesz. Unikaj bezpośredniego kontaktu z niebezpiecznymi częściami roweru, jak: obracająca się zębatka, łańcuch, pedały, korby i koła.

Do jazdy na rowerze zakładaj:

- odpowiednio dopasowane do nogi obuwie, które nie zsuwa się z pedałów; upewnij się, że sznurówki butów nie wkręcą się w ruchome części roweru; nigdy nie jeźdź na rowerze boso, ani w sandałach;
- odpowiednio dopasowaną do ciała odzież w jasnych, widocznych kolorach, która nie wkręci się w ruchome części roweru podczas jazdy, ani nie zahaczy o przedmioty znajdujące się na poboczu drogi;
- okulary chroniące przed pyłem, kurzem i owadami unoszącymi się w powietrzu; do jazdy w słońcu zakładaj okulary z przyciemnianymi szklami.

Dopasuj prędkość jazdy na rowerze do warunków panujących na drodze. Zwiększona prędkość zawsze oznacza większe ryzyko.

Przestrzegaj obowiązujących przepisów prawa o ruchu drogowym, również tych dotyczących jazdy po chodnikach, ścieżkach i szlakach rowerowych. Znajomość i przestrzeganie obowiązujących zasad to Twój obowiązek.

Pamiętaj, że dzielisz drogę z innymi uczestnikami ruchu - kierowcami samochodów, pieszymi i innymi rowerzystami. Respektuj ich prawa oraz stosuj wobec nich regułę ograniczonego zaufania - zawsze przypuszczaj, że inni nie widzą Cię na drodze.

Podczas jazdy patrz przed siebie i trzymaj obie ręce na kierownicy. Zachowaj wzmożoną ostrożność wobec:

- pojazdów zwalniających, skręcających, włączających się do ruchu przed Tobą, albo za Tobą;
- otwierających się drzwi samochodów zaparkowanych na poboczu drogi;
- pieszych wchodzących na drogę;
- dzieci lub zwierząt znajdujących się w pobliżu drogi;
- dziur w jezdni, krat kanałów ściekowych, torów kolejowych i tramwajowych, dróg albo chodników w remoncie lub w budowie, gruzów i innych przeszkód, które mogłyby spowodować, że stracisz kontrolę nad rowerem.

Jedź zawsze po wyznaczonych ścieżkach rowerowych, alejkach, albo skrajnym poboczem drogi, zgodnie z obowiązującym kierunkiem jazdy.

Stosuj się do znaków ruchu drogowego. Zatrzymuj się przy określonych znakach i sygnalizacji świetlnej. Zwolnij i zachowaj ostrożność podczas przejazdu przez skrzyżowania. Pamiętaj, że rower zawsze "przegrywa" w zderzeniu z pojazdem mechanicznym, więc, jeśli to konieczne, ustąp mu pierwszeństwa nawet wtedy, gdy jest to wbrew obowiązującym przepisom. Zawsze sygnalizuj zamiar skrętu wyciągnięciem odpowiedniej ręki.

B. Jazda w terenie

Nie polecamy uprawiania jazdy terenowej dzieciom chyba, że odbywa się ona pod odpowiednim nadzorem osoby dorosłej. Ty również nigdy nie jeźdź sam po opuszczonych i niebezpiecznych terenach. Nawet jeżeli jeździsz w towarzystwie, upewnij się, że ktoś wie dokąd pojechałeś i o której zamierzasz wrócić. Zawsze miej przy sobie jakieś dokumenty, które potwierdzą Twoją tożsamość w razie wypadku.

Nieprzewidywalne warunki i liczne niebezpieczeństwa podczas jazdy terenowej, wymagają od Ciebie wzmożonej koncentracji i dobrych umiejętności manipulowania rowerem. Swoją przygodę z jazdą terenową rozpocznij od łatwiejszych obszarów, stopniowo rozwijając swoje umiejętności. Jeżeli Twój rower ma zawieszenie pamiętaj, że nadmierna prędkość potęguje ryzyko wypadku - możesz łatwiej stracić kontrolę nad rowerem i przewrócić się. Zanim wybierzesz się na jazdę terenową, upewnij się, że opanowałeś odpowiednie umiejętności manipulowania rowerem podczas jazdy z dużą prędkością.

Załóż ubranie dopasowane do stylu jazdy terenowej.

Zapoznaj się z przepisami obowiązującymi podczas jazdy terenowej. Nie naruszaj własności terenów prywatnych.

Pamiętaj, że dzielisz drogę z innymi rowerzystami i spacerowiczami. Szanuj ich prawa.

Zawsze ustępuj drogi pieszym i zwierzętom. Jedź tak, aby ich nie przestraszyć i nie narazić na niebezpieczeństwo. Trzymaj się od nich w bezpiecznej odległości na tyle, aby ich niespodziewane ruchy nie doprowadziły do utraty kontroli nad rowerem.

Trzymaj się wyznaczonego szlaku i szanuj ścieżki, po których jeździsz. Nie niszcz ekosystemu skracając drogę przez zarośnięte tereny czy strumyki. Twoim obowiązkiem jest zminimalizować niekorzystny wpływ na środowisko spowodowany Twoją jazdą na rowerze.

C. Jazda podczas deszczu

Ostrzeżenie! Deszczowa pogoda niekorzystnie wpływa na przyczepność, hamowanie i widoczność na drodze. Podczas złych warunków atmosferycznych ryzyko wypadku drastycznie wzrasta.

Kiedy jest mokro możliwości hamowania Twojego roweru są ograniczone. Opony nie trzymają się podłoża tak, jak powinny. W takich warunkach trudniej jest kontrolować rower i łatwiej stracić nad nim panowanie. Żeby mieć pewność, że podczas deszczu zdążysz bezpiecznie zahamować, jedź ostrożniej, zacznij używać hamulców odpowiednio wcześniej i łagodniej niż podczas normalnych warunków atmosferycznych.

D. Jazda w warunkach słabej widoczności

Uwaga! Jazda na rowerze w warunkach słabej widoczności jest o wiele bardziej niebezpieczna niż w dzień. Rowerzysta jest gorzej widoczny na drodze dla pozostałych uczestników ruchu. Z tego też względu dzieci nigdy nie powinny jeździć o świcie, zmierzchu i w nocy. Dorośli, którzy pomimo ryzyka, zdecydują się na jazdę w takich warunkach, powinni zachować zwiększoną ostrożność zarówno pod względem samej jazdy, jak i doboru odpowiedniego oświetlenia roweru, pozwalającego zminimalizować ryzyko wypadku.

Światła odblaskowe montowane w rowerze zostały zaprojektowane tak, aby odbijać światła przejeżdżających obok samochodów oraz światła lamp ulicznych, sygnalizując obecność rowerzysty na drodze.

Ostrzeżenie! Światła odblaskowe nie zastąpią pełnego oświetlenia roweru. Jazda w nocy, o świcie, zmierzchu lub w innych warunkach ograniczonej widoczności bez pełnego oświetlenia jest niebezpieczna i może być przyczyną wypadku.

Ostrzeżenie! Nie należy demontować świateł odblaskowych z roweru. Stanowią one integralną część systemu bezpieczeństwa pojazdu. Kontroluj regularnie ich stan techniczny. Sprawdzaj, czy są solidnie i prosto zamocowane na uchwytych montażowych.

Jeżeli mimo wszystko musisz jeździć w warunkach ograniczonej widoczności, sprawdź, czy przestrzegasz obowiązujących praw odnoszących się do jazdy w nocy oraz zastosuj dodatkowe środki zwiększające bezpieczeństwo:

- kup i zainstaluj w swoim rowerze przednie i tylne oświetlenie zasilane bateryjnie lub prądnicą, spełniające wszystkie obowiązujące wymogi przepisów i zapewniające odpowiednio dobrą widoczność;
- na ubranie zakładaj akcesoria odblaskowe, jak: kamizelka, naramienniki, opaski;
- upewnij się, że Twoja odzież lub przedmioty, które przewożysz na rowerze nie zasłaniają świateł w rowerze.

E. Jazda w ruchu ulicznym

Jeżeli masz zamiar często jeździć w ruchu o dużym natężeniu:

- stosuj się do obowiązujących przepisów ruchu drogowego;
- pamiętaj, że dzielisz drogę z innymi uczestnikami ruchu
- staraj się przewidywać różne sytuacje; bądź przygotowany na niespodziewane zdarzenia na drodze;
- jedź tak, abyś był widoczny dla pozostałych uczestników ruchu, a Twoje zachowania na drodze były czytelne i jasne do przewidzenia;
- bądź czujny; zachowaj ostrożność; jedź defensywnie

ROZDZIAŁ III – MONTAŻ I REGULACJA PODZESPOŁÓW

Upewnij się, czy rower jest odpowiednio dopasowany do Ciebie. Rower, który jest zbyt duży lub zbyt mały, jest trudniejszy do kontrolowania podczas jazdy i może być mało komfortowy w użytkowaniu.

Ostrzeżenie! Jeżeli Twój rower nie jest do Ciebie dopasowany, możesz łatwo stracić nad nim kontrolę i upaść. Jeżeli nowy rower nie jest dopasowany, przed pierwszą jazdą należy poprosić sprzedawcę o jego wymianę.

A. Wysokość roweru

Wysokość roweru jest podstawowym elementem jego dopasowania. Określa go dystans pomiędzy podłożem, a górną ramą roweru, kiedy stoisz z rowerem między nogami.

Rower z ramą damską

Rozmiaru roweru z ramą damską nie można określić na podstawie odległości między kroczeniem, a ramą. Dopasowanie rozmiaru zależy od wysokości, na którą można wysunąć siodło.

Rower z ramą klasyczną (męską)

W celu sprawdzenia czy wysokość roweru jest dla Ciebie odpowiednia, stań okrakiem z rowerem między nogami w butach, w których zamierzasz jeździć i spróbuj balansować na piętach. Jeżeli Twoje krocze dotyka ramy, rower jest dla Ciebie za duży. Nie należy jeździć na takim rowerze. Jeżeli zamierzasz jeździć rowerem tylko po drogach utwardzonych minimalna odległość pomiędzy kroczeniem, a ramą roweru, powinna wynosić 5,0 cm. W przypadku roweru, który zamierzasz przeznaczyć do jazdy po powierzchniach nieutwardzonych, odległość ta powinna wynosić minimum 7,5 cm. Natomiast rower, którym będziesz uprawiać jazdę terenową, powinien zapewniać w tym miejscu odstęp co najmniej 10,0 cm lub większy.

B. Dopuszczalne obciążenie roweru

Przed jazdą zapoznaj się z maksymalnymi obciążeniami dopuszczalnymi dla Twojego roweru. Aby to sprawdzić - patrz tabela poniżej:

Model	Waga max. rowerzysta + bagaż	Waga max. rowerzysta + bagaż + rower
Rowery z kołami 12", 16", 20" (z wyłączeniem rowerów składanych)	40 kg	50 kg
Rowery z kołami 24"	70 kg	85 kg
Rowery z kołami 26" oraz rowery składane	100 kg	125 kg
Rowery z kołami 28	110 kg	125 kg

C. Pozycja siodła

Odpowiednie ustawienie siodła jest bardzo ważnym czynnikiem decydującym o komforcie oraz funkcjonalności Twojego roweru. Jeżeli pozycja siodełka jest niewygodna, skontaktuj się ze sprzedawcą, który posiada narzędzia oraz umiejętności do jego regulacji. Nawet niewielkie zmiany w pozycji siodełka mają istotne znaczenie dla komfortu jazdy oraz funkcjonalności roweru.

Siodło może być regulowane w trzech płaszczyznach:

Góra – dół

Aby sprawdzić prawidłową wysokość siodła usiądź na rowerze, postaw piętę na pedale i obróć korbą tak, aby pedał z piętą znalazł się w dolnym położeniu. Twoja noga powinna być całkowicie wyprostowana. Jeśli tak nie jest – wysokość siodła wymaga regulacji. Jeżeli musisz przechylać się na boki, żeby dosięgnąć piętą do pedału oznacza to, że siodło jest za wysoko i należy je obniżyć. Jeżeli noga, której pięta opiera się o pedał, jest zgięta w kolanie – siodło jest zbyt nisko i należy je podwyższyć. Kiedy siodło znajduje się na odpowiedniej wysokości sprawdź, czy wspornik siodła znajduje się odpowiednio głęboko w rurze podsiodłowej, tzn. czy nie wystaje poza oznaczenie „minimalnego włożenia” lub „maksymalnego wysunięcia”.

Ostrzeżenie! Jeżeli sztyca nie jest włożona na odpowiednią głębokość może ulec uszkodzeniu, a w rezultacie spowodować utratę kontroli nad rowerem i upadek.

Przód – tył

W pewnym zakresie siodło może podlegać również regulacji w przód i w tył. Poproś sprzedawcę, aby dopasował siodełko również w tej płaszczyźnie lub poinstruował Cię, jak możesz to zrobić samodzielnie.

Kąt podłużny

Większość rowerzystów preferuje poziome położenie siodełka. Są jednak tacy, którzy wolą, gdy nos siodła jest nieco podniesiony do góry lub opuszczony do dołu. Poproś sprzedawcę lub serwisanta, aby dopasował kąt siodełka do Twojego ciała i stylu jazdy lub pokazał Ci, jak dokonać tego samodzielnie.

Uwaga! Po jakiegokolwiek regulacji siodełka należy upewnić się, czy mechanizm mocujący (zacisk lub śruba) został odpowiednio zaciśnięty. Poluzowany zacisk lub śruba może spowodować uszkodzenie wspornika siodła i utratę kontroli nad rowerem. Sprawdź, czy siła z jaką zaciśnięta jest śruba wspornika siodła, jest zgodna z tabelą w rozdz. I C. Poprawnie zaciśnięty mechanizm regulacyjny siodła nie pozwoli na poruszanie nim w żadnym kierunku. Regularnie sprawdzaj, czy mechanizm regulacyjny jest prawidłowo zaciśnięty.

Jeżeli pomimo starannej regulacji we wszystkich płaszczyznach Twoje siodło jest nadal niewygodne, może to oznaczać, iż potrzebujesz innego rodzaju siodła. Na rynku dostępnych jest wiele rodzajów siodeł wykonanych z różnych materiałów, o zróżnicowanych kształtach i w różnych rozmiarach.

D. Kąt nachylenia oraz wysokość kierownicy

W rowerach stosowane są dwa rodzaje wsporników kierownicy: bez gwintu (AHEAD) oraz z gwintem. Upewnij się u sprzedawcy, w jaki rodzaj wspornika wyposażony jest Twój rower.

Jeżeli rower wyposażony jest we wspornik AHEAD, wówczas regulacji wysokości kierownicy powinien dokonać sprzedawca. Jeżeli regulacja okaże się niewystarczająca, należy wymienić wspornik na model o innej wysokości.

Jeżeli rower wyposażony jest we wspornik z gwintem, wówczas możesz poprosić sprzedawcę, żeby nieco podwyższył lub obniżył kierownicę poprzez regulację wysokości mostka, pamiętając jednocześnie o zachowaniu odległości zgodnie z oznaczeniami „minimalne włożenie” - „maksymalne wyjęcie” na wsporniku.

Uwaga! Znak „minimalnego włożenia” wspornika nie może być widoczny. Jeżeli wspornik znajduje się poza minimalnym punktem włożenia, może ulec złamaniu bądź uszkodzeniu.

Uwaga! W niektórych rowerach zmiana wspornika kierownicy lub jego wysokości może spowodować rozregulowanie przewodu hamulcowego i doprowadzić do braku jego funkcjonalności. Po zmianie wysokości wspornika hamulce muszą zostać dokładnie wyregulowane.

Uwaga! Źle dociśnięta śruba zaciskowa wspornika lub kierownicy może zakłócić sprawne kierowanie i spowodować utratę kontroli nad rowerem oraz upadek. Umieść przednie koło roweru między nogami i spróbuj skrócić kierownicę. Jeżeli możesz przekręcić wspornik w stosunku do przedniego koła, kierownicę w stosunku do wspornika lub ramę w stosunku do kierownicy oznacza to, że śruby nie zostały poprawnie dokręcone.

E. Regulacja położenia manetek i dźwigni hamulców

Kąt nachylenia elementów sterujących oraz ich pozycja na kierownicy mogą zostać zmienione. Poproś sprzedawcę, aby dokonał regulacji.

F. Regulacja zasięgu hamulców

Wiele rowerów posiada dźwignie hamulcowe, których odległość od kierownicy może być regulowana. Jeżeli masz małe dłonie lub naciśnięcie hamulca sprawia Ci trudność, możesz poprosić sprzedawcę o wyregulowanie ich zasięgu lub zainstalowanie dźwigni o krótszym wysięgu.

Uwaga! Im mniejsza odległość dźwigni hamulców od kierownicy, tym ważniejsza jego prawidłowa regulacja umożliwiająca zastosowanie pełnej mocy hamulców w ramach dostępnego przesunięcia dźwigni. Jeżeli odległość dźwigni od kierownicy jest niewystarczająca, aby uzyskać pełną siłę hamowania, istnieje zagrożenie utraty panowania nad rowerem.

G. Koła

Koła rowerowe zostały zaprojektowane tak, aby można je było łatwo zdjąć, np. do transportu czy naprawy w przypadku uszkodzenia opony, a następnie ponownie założyć.

Ostrzeżenie! Pamiętaj, przy montażu koła z silnikiem, aby strzałki na wtyczkach połączyły się w jednym miejscu.

Montaż przedniego koła mocowanego za pomocą nakrętek

- ustaw widelec w kierunku do przodu i włóż koło między widełki tak, aby
- oś koła umieszczona była w górnych częściach szczelin znajdujących się na
- końcach mocowań ostrzy widelca przedniego; podkładki nakrętek piasty powinny być na zewnątrz, pomiędzy ostrzem widełek, a nakrętką piasty;
- dopchnij koło w górną część otworów na końcach ostrzy widełek oraz, używając odpowiedniego klucza, dokręć nakrętki osi piasty jak najmocniej;
- jeżeli Twój rower posiada hamulec ręczny przedniego koła typu V-brake, zapnij klocki hamulcowe, a następnie obróć koło, aby upewnić się, czy jest właściwie umieszczone w ramie i nie ociera o klocki hamulcowe; zaciągnij rączkę hamulca, aby sprawdzić, czy hamulec działa prawidłowo;

Montaż tylnego koła mocowanego za pomocą nakrętek

- załóż łańcuch na najmniejszą tylną zębatkę;
- umieść koło w tylnym widelcu i dopchnij je, aż do końca otworów w hakach; podkładki nakrętki osi piasty powinny znajdować się na zewnątrz pomiędzy ramą, a nakrętką osi piasty;
- dokręć nakrętki osi piasty jak najmocniej używając odpowiedniego klucza;
- jeżeli Twój rower posiada tylny hamulec typu V-brake zapnij klocki hamulcowe, a następnie obróć koło, aby upewnić się, czy jest właściwie umieszczone w ramie i nie ociera o klocki hamulcowe; zaciągnij rączkę hamulca, aby upewnić się czy hamulec działa prawidłowo;

Ostrzeżenie! Jeżeli Twój rower wyposażony jest w koło z silnikiem, należy odpiąć wtyczkę od silnika, następnie przystąpić do odkręcania poszczególnych nakrętek. UWAGA! Zapamiętaj kolejność i ilość podkładek.

Demontaż przedniego koła mocowanego za pomocą nakrętek

- jeżeli Twój rower wyposażony jest w hamulec przedni typu V-brake rozepnij klocki hamulcowe;
- za pomocą odpowiednio dobranego klucza poluzuj dwie nakrętki osi piasty;
- unieś przednie koło kilka centymetrów nad ziemię i uderz w górną część koła dłonią; koło powinno swobodnie wypaść z widełek;

Demontaż tylnego koła mocowanego za pomocą nakrętek

Ostrzeżenie! Jeżeli Twój rower wyposażony jest w tylne koło z piastą wewnętrzną, nie zdejmuj koła samodzielnie; montaż i demontaż takiego koła wymaga specjalistycznej wiedzy; jego nieprawidłowe zdjęcie lub założenie może spowodować uszkodzenie piasty prowadzące do utraty kontroli nad rowerem i upadkiem.

- jeżeli Twój rower wyposażony jest w hamulec tylny typu V-brake rozepnij klocki hamulcowe;
- zmień przełożenie w tylnej przerzutce na najwyższe (najmniejsza tylna zębatka) i odciągnij korpus przerzutki do tyłu;
- za pomocą odpowiednio dobranego klucza, poluzuj dwie nakrętki osi piasty tylnego koła;
- przytrzymując odciągniętą do tyłu przerzutkę, unieś tylne koło kilka centymetrów nad ziemię, a następnie popchnij je do przodu i w dół, aż wypadnie z widełek tylnego widelca.

Ostrzeżenie! Jeżeli Twój rower jest wyposażony w przedni hamulec tarczowy, zachowaj szczególną ostrożność podczas kontaktu z nim. Tarcze mają ostre krawędzie, a podczas użytkowania mogą się bardzo nagrzewać.

- jeżeli Twój rower wyposażony jest w hamulec przedni typu V-brake rozepnij klocki hamulcowe
- przesunąć zacisk mocowania z położenia zablokowanego/zamkniętego na odblokowane/otwarte;
- unieś przednie koło kilka centymetrów nad ziemię i uderz w górną część koła dłonią; koło powinno swobodnie wypaść z widełek.

Montaż przedniego koła mocowanego za pomocą szybkozamykaczy

- ustaw dźwignię zacisku w położeniu odblokowane/otwarte;
- ustaw widelec w kierunku do przodu i włóż koło między widełki tak, aby oś koła umieszczona była w górnych częściach szczelin znajdujących się na końcach mocowań ostrzy widelca przedniego; dźwignia zacisku powinna znajdować się z lewej strony roweru;

- przytrzymując dźwignię zacisku w położeniu otwartym, dokręcaj nakrętkę regulacji naprężenia znajdującą się na drugim końcu osi piasty do momentu umożliwiającego przestawienie dźwigni w pozycję zamkniętą/zablokowaną przy użyciu maksymalnej siły dłoni; w tym ustawieniu dźwignia powinna być równoległa do łańcucha i wygięta w stronę koła;
- jeżeli Twój rower posiada hamulec ręczny przedniego koła typu V-brake, zapnij klocki hamulcowe, a następnie obróć koło, aby upewnić się czy jest właściwie umieszczone w ramie i nie ociera o klocki hamulcowe; zaciągnij rączkę hamulca, aby upewnić się czy hamulec działa prawidłowo.

Demontaż tylnego koła mocowanego za pomocą szybkozamykaczy

- jeżeli Twój rower wyposażony jest w hamulec tylny typu V-brake rozepnij klocki hamulcowe;
- zmień przełożenie w tylnej przerzutce na najwyższe (najmniejsza tylna zębatka) i odciągnij korpus przerzutki do tyłu;
- przesunąć dźwignię zacisku koła w położenie otwarte/odblokowane;
- przytrzymując odciągniętą do tyłu przerzutkę, unieś tylne koło kilka centymetrów nad ziemię, a następnie popchnij je do przodu i w dół, aż wypadnie z widełek tylnego widelca;

Montaż tylnego koła mocowanego za pomocą szybkozamykaczy

- załóż łańcuch na najmniejszą tylną zębatkę i odciągnij do tyłu korpus przerzutki;
- przesunąć dźwignię zacisku do położenia odblokowane/otwarte;
- umieść koło w tylnym widelcu i dopchnij je, aż do końca otworów w hakach; dźwignia powinna znajdować się po przeciwnej stronie koła niż zębatki;
- dokręć nakrętkę regulacji naprężenia znajdującą się na drugim końcu osi piasty do momentu umożliwiającego przestawienie dźwigni w pozycję zamkniętą/zablokowaną przy użyciu maksymalnej siły dłoni; w tym ustawieniu dźwignia powinna być równoległa do łańcucha i wygięta w stronę koła;
- umieść tylną przerzutkę we właściwym położeniu;
- jeżeli Twój rower posiada tylny hamulec typu V-brake zapnij klocki hamulcowe, a następnie obróć koło, aby upewnić się, czy jest właściwie umieszczone w ramie i nie ociera o klocki hamulcowe; zaciągnij rączkę hamulca, aby sprawdzić czy hamulec działa prawidłowo;

Demontaż tylnego koła z hamulcem nożnym mocowanego za pomocą nakrętek

- wyciągnij ramię hamulca nożnego;
- przy pomocy odpowiednio dobranego klucza, zwolnij dwie nakrętki osi piasty;
- popchnij koło do przodu w celu poluzowania łańcucha i usuń łańcuch z zębatki;
- wyciągnij koło z widelca

Montaż tylnego koła z hamulcem nożnym mocowanego za pomocą nakrętek

- załóż łańcuch na najmniejszą tylną zębatkę;
- umieść koło w tylnym widelcu i dopchnij je aż do końca otworów w hakach; podkładki nakrętki osi piasty powinny znajdować się na zewnątrz pomiędzy ramą, a nakrętką osi piasty;

- umieścić ramię hamulca tylnego;
- dokręć nakrętki osi piasty jak najmocniej do ramy za pomocą odpowiednio dobranego klucza;
- obróć koło, aby upewnić się, że jest prawidłowo osadzone;
- sprawdź, czy hamulec działa poprawnie;

Montaż kółek podporowych do roweru dziecięcego

- odkręć zewnętrzną nakrętkę piasty kół;
- załóż wspornik kółka podporowego podłużnym otworem na oś piasty tak, aby wspornik naszedł na prowadnicę, która znajduje się na osi piasty; kółko musi być skierowane do dołu;
- ustaw kółka od podłoża przesuwając wspornik wzdłuż prowadnicy na takiej wysokości, żeby prześwit pomiędzy każdym kołem podporowym, a podłożem nie przekraczał 25 mm z rowerem ustawionym pionowo;
- zakręć nakrętkę i dokręć kluczem 15 mm z siłą zgodnie z wartością w tabeli I C.

Uwaga! Roweru dziecięcego z kółkami podporowymi można używać na płaskim terenie, pod nadzorem osób dorosłych. Jazda z kółkami podporowymi po nierównym terenie grozi wywróceniem się roweru.

ROZDZIAŁ IV – UWAGI DOTYCZĄCE UŻYTKOWANIA

Dla Twojego bezpieczeństwa oraz satysfakcji z jazdy ważne jest, abyś poznał, jak działają poszczególne elementy w Twoim rowerze. Nalegamy, abyś poprosił swojego sprzedawcę o udzielenie Ci wszelkich niezbędnych instrukcji koniecznych do wykonania tego, co opisane jest w poniższym rozdziale. Jeżeli masz jakiegokolwiek wątpliwości czy rozumiesz wszystko, co zostało opisane – skontaktuj się ze sprzedawcą.

A. Hamulce

Twój rower wyposażony jest w hamulec nożny lub w hamulec ręczny. Jeżeli nie jesteś pewien, jaki rodzaj hamulca posiada Twój rower – zapytaj sprzedawcę. Przed rozpoczęciem jazdy upewnij się, że rozumiesz zasadę działania hamulców w rowerze.

Ostrzeżenia!

1. Jazda z nieprawidłowo wyregulowanymi hamulcami, zużytymi klockami hamulcowymi lub z widocznym wskaźnikiem zużycia obręczy jest niebezpieczna.
2. Zbyt gwałtowne zaciągnięcie hamulca może spowodować całkowite zablokowanie koła, doprowadzając do utraty kontroli na rowerem i upadku. Szybkie i mocne naciśnięcie hamulca przedniego może wyrzucić Cię przez kierownicę, co grozi poważną kontuzją, a nawet śmiercią.
3. Niektóre hamulce, jak V-brake oraz tarczowe są bardzo mocne. Zachowaj szczególną uwagę przy zapoznawaniu się z ich sposobem działania oraz użytkowania.
4. Jeżeli Twój rower posiada hamulce tarczowe, po dłuższej jeździe mogą one być bardzo nagrzane. Nie dotykaj ich zanim nie wystygną.

Hamulec nożny

Hamulec nożny jest mechanizmem będącym częścią tylnej piasty koła. Hamulec aktywowany jest poprzez wsteczną rotację pedałów. Ustaw jeden pedał w pozycji "godziny 4" i naciśnij stopą na drugi pedał znajdujący się z tyłu. Rotacja na ok. 1/8 obrotu aktywuje hamulec nożny. Im więcej siły w dół dostarczysz, tym większa będzie moc hamowania, aż do momentu, kiedy tylne koło przestanie się obracać i zacznie się ślizgać.

Uwaga! Przed rozpoczęciem jazdy, upewnij się, że hamulce działają poprawnie. Jeżeli nie, koniecznie dostarcz rower do sprzedawcy lub serwisu. Nigdy nie należy jeździć z niesprawnie działającymi hamulcami.

Hamulec ręczny

Istnieją dwa podstawowe typy hamulców ręcznych uruchamianych przez dźwignie zamontowane na kierownicy:

- hamulce szczękowe (V-brake) – działające na zasadzie ściskania obręczy przez dwa klocki hamulcowe;
- hamulce tarczowe – działające dzięki ściskaniu zamontowanej na piaście tarczy przez klocki hamulcowe w siłownikach.

Rower z hamulcami ręcznymi może posiadać jedną dźwignię, która steruje hamulcem tylnym, bądź dwie dźwignie odpowiedzialne za pracę tylnego i przedniego hamulca. Jeżeli Twój rower posiada dwa hamulce ręczne ważne jest, abyś wiedział dokładnie, która dźwignia kontroluje który hamulec. Tradycyjnie prawa dźwignia odpowiedzialna jest za hamulec tylny, natomiast lewa za przedni.

Uwaga! Jeżeli Twój rower wyposażony jest w przednie i tylne hamulce, można uzyskać większą efektywność hamowania poprzez jednoczesne naciśnięcie obu hamulców (sprawdź punkt poniżej – Technika hamowania).

Uwaga! Zbyt szybkie lub zbyt silne zaciągnięcie hamulca przedniego może spowodować wyrzucenie Cię przez kierownicę do przodu, co może skutkować kontuzją lub obrażeniami.

Hamowanie roweru za pomocą hamulców ręcznych jest funkcją tarcia klocków hamulcowych o obręcz koła lub o tarcze hamulcowe. Aby uzyskać możliwie największą siłę tarcia, należy utrzymywać klocki hamulcowe, tarcze hamulcowe oraz obręcz koła w czystości, a do ich konserwacji nie stosować smarów i wosków.

Przed rozpoczęciem jazdy należy upewnić się, czy zasięg ręczki hamulców jest odpowiedni i możesz wygodnie dosięgnąć i ścisnąć dłońmi dźwignie hamulców.

Hamulce ręczne typu V-brake posiadają specjalny mechanizm, który pozwala na rozpięcie szcęk hamulca podczas wymiany koła. Hamulce po rozpięciu przestają działać. Zapytaj sprzedawcę czy Twój rower posiada taki mechanizm w hamulcu i upewnij się, że wiesz, jak on funkcjonuje. Przed każdą jazdą upewnij się, że hamulce działają prawidłowo.

Jeżeli którakolwiek dźwignia hamulcowa nie spełnia wymagań określonych w rozdz. I C, oznacza to, że hamulce wymagają regulacji. Siłę hamowania możesz wyregulować poprzez obrót pokrętła regulującego linkę hamulcową. Aby zwiększyć siłę hamowania, przekręć pokrętło w kierunku odwrotnym do ruchu wskazówek zegara. Aby zmniejszyć – przekręć pokrętło zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Jeżeli dźwignia hamulcowa nadal nie spełnia warunków bezpieczeństwa, skontaktuj się ze sprzedawcą.

Uwaga! Niektóre rowery wyposażone są w element zwany rotorem, który umożliwia mechanizmowi sterującemu obrót o 360 stopni. Regulacja hamulców wyposażonych w rotor wymaga specjalnej wiedzy oraz umiejętności. Nie należy regulować takiego hamulca samodzielnie. W celu konserwacji oraz regulacji należy dostarczyć rower do sprzedawcy.

Technika hamowania

Hamulce zostały zaprojektowane nie tylko do zatrzymywania roweru, ale również do kontrolowania szybkości jazdy. Maksymalna siła hamowania występuje bezpośrednio tuż przed zablokowaniem się kół i rozpoczęciem poślizgu. Kiedy koła zostaną zablokowane, a opona zaczyna się ślizgać, jadący traci kontrolę nad rowerem. Wskazane jest przeciwiczenie zwalniania i zatrzymywania roweru powoli, bez blokowania koła. Technika ta nazywa się progresywną modulacją hamulca. Zamiast gwałtownego zaciągania ręczki hamulcowej do końca, naciskaj klamkę powoli, aż do uzyskania optymalnej prędkości. Jeżeli czujesz, że koło zaczyna się blokować, zwolnij nacisk do momentu minimalnego obrotu koła.

Ważne jest, aby umiejętnie uzależnić wartość siły przykładanej do hamulca od prędkości jazdy oraz nawierzchni. Aby lepiej zrozumieć ten proces, należy przeciwiczyć go jadąc na rowerze bardzo wolno po prostym terenie, hamując z różną siłą, aż do momentu zablokowania kół.

Kiedy rozpoczynasz hamowanie Twój rower zaczyna zwalniać, ale Twoje ciało – siłą bezwładności – chce kontynuować jazdę z taką samą prędkością. Powoduje to przeniesienie ciężaru ciała na przednie koło. Im większa waga przeniesiona na przednie koło tym mocniejsze będzie hamowanie przed jego zablokowaniem. Koło z mniejszą wagą hamować będzie słabiej. Jeśli więc podczas hamowania czujesz, że ciężar Twojego ciała przenosi się do przodu, spróbuj przenieść go z powrotem na tylne koło. Przenoszenie wagi na tylne koło ważne jest zwłaszcza w przypadku zjazdów w dół, ponieważ spadki terenu naturalnie przenoszą ciężar ciała do przodu. Kluczami do efektywnego panowania nad prędkością jazdy oraz bezpiecznym zatrzymywaniu się jest kontrola blokowania koła oraz przenoszenia wagi. Za pomocą hamulców ręcznych możesz wzmocnić efekt hamowania poprzez równomierne zmniejszanie hamowania tylnego oraz zwiększanie hamowania przedniego. Ćwicz techniki hamowania oraz przenoszenia wagi tam, gdzie nie ma innych pojazdów oraz niebezpiecznych przeszkód.

Wszystko zmienia się, kiedy jedziesz po nawierzchniach nieutwardzonych lub w czasie deszczu. W tych warunkach droga hamowania wydłuża się. Zredukowana bowiem zostaje przyczepność opon i koła mogą zostać zablokowane nawet przy mniejszej sile hamowania. Dodatkowo wilgoć i brud na klockach hamulcowych redukują ich zdolność do zaciskania się. Aby zachować kontrolę podczas jazdy w takich warunkach należy ograniczyć prędkość.

B. Przerzutki

Istnieje kilka typów i modeli przerzutek, a także manetek do zmiany biegów. Ponieważ ich zróżnicowanie wymaga różnej dla każdego typu obsługi, przed rozpoczęciem jazdy zasięgnij informacji u sprzedawcy, w jaki typ przerzutek wyposażony jest Twój rower oraz zapoznaj się z zasadami ich prawidłowego użytkowania.

Rowery wielobiegowe mają klasyczne przerzutki zewnętrzne (pkt. 1 poniżej), przerzutki wewnętrzne w tylnej piaście (pkt. 2 poniżej) lub kombinację tych dwóch systemów.

Ostrzeżenie! Zmiany biegów pozwolą Ci na bardziej efektywną jazdę. Pamiętaj jednak, aby na początku trenować zmianę biegów w terenie, gdzie natężenie ruchu jest małe i po upewnieniu się, że nie stanowisz zagrożenia dla innych uczestników ruchu. Ucz się, jak dostosowywać biegi do warunków terenowych i klimatycznych podczas jazdy.

1. Przerzutki zewnętrzne

Przerzutka przednia

Przerzutka przednia obsługiwana jest manetką po lewej stronie kierownicy i przemieszcza łańcuch między mniejszymi i większymi wieńcami mechanizmu korbowego. Zmiana przełożenia na mniejszy wieniec powoduje, że pedałuje się lżej, ale jedzie wolniej. Zmiana na wieniec większy sprawia, że pedałuje się ciężiej, ale jedzie szybciej.

Przerzutka tylna

Przerzutka tylna obsługiwana jest manetką po prawej stronie kierownicy. Jej zadaniem jest zmiana biegu. Im mniejsza zębatka na kasecie, tym większe przełożenie. Im większe zębatki na kasecie, tym mniejsze przełożenie. Mniejsze przełożenia wymagają mniejszego wysiłku, ale też na jednym obrocie mechanizmu korbowego można pokonać krótszy dystans. Pedałowanie na wyższych biegach wymaga większego wysiłku, ale można pokonać większą odległość.

Ostrzeżenie! Jeżeli Twój rower jest wyposażony w przerzutkę przednią i tylną, nie używaj łańcucha w skrajnych położeniach.

Zmiana biegów

Redukcja biegów powoduje łatwiejsze pedałowanie. Zmiana biegów na wyższe powoduje wzrost prędkości, jednak kosztem cięższego pedałowania. Przednia przerzutka pracuje odwrotnie niż tylna.

Chcąc np. zredukować bieg przed podjazdem należy zrzucić łańcuch na najmniejszą zębatkę z przodu lub wprowadzić łańcuch na największą zębatkę kasety z tyłu. Przy zmianie biegów obowiązuje jedna stała reguła: łańcuch zrzucany w kierunku osi wzdłużnej roweru zarówno z przodu, jak i z tyłu, powoduje redukcję biegu. Łańcuch zrzucany w kierunku przeciwnym do osi wzdłużnej roweru, zarówno z przodu, jak i z tyłu, powoduje zmianę biegu na wyższy.

Uwaga! Nie zmieniaj przełożeń, gdy pedałujesz do tyłu, ani nie zaczynaj pedałować do tyłu bezpośrednio po zmianie biegu manetką. Może to spowodować zaplątanie się łańcucha i uszkodzenie roweru.

Wybór biegu

Największa zębatka i najmniejszy wieniec to kombinacja dla stromych podjazdów. Najmniejsza zębatka i najmniejszy wieniec to układ dla osiągania największych prędkości. Biegi nie muszą być zmieniane kolejno, pamiętaj jednak, aby dostosować bieg do swoich możliwości, a także ukształtowania terenu i warunków klimatycznych podczas jazdy.

Uwaga! Nie należy zmieniać biegów w trakcie postoju (chyba, że Twój rower wyposażony jest w piastę biegową).

2. Przerzutki wewnętrzne

Zmiana biegów

Zmiana biegów w rowerze z tylną piastą wewnętrzną jest kwestią przesunięcia manetki na wybraną pozycję, aby uzyskać żądane przełożenie.

Wybór biegu

Pierwszy bieg przeznaczony jest do stromych podjazdów. Każdy następny umożliwia coraz szybszą jazdę. Biegi nie muszą być zmieniane kolejno.

Ostrzeżenie! Jeżeli przerzutki w Twoim rowerze nie funkcjonują prawidłowo, może to oznaczać, iż są nieprawidłowo wyregulowane. Jazda z niesprawnymi przerzutkami może spowodować zaplątanie się łańcucha, a w rezultacie utratę panowania nad rowerem i upadek.

C. Pedały

Mając na uwadze swoje preferencje i umiejętności możesz dobrać odpowiedni typ pedałów do swojego stylu jazdy. Jeżeli nie jesteś pewny, jaki typ pedałów wybrać – poproś o pomoc sprzedawcę.

1. Pedały z szorstkimi platformami

Niektóre rowery wyposażone są w pedały o szorstkich lub ostrych, a przez to potencjalnie niebezpiecznych powierzchniach. Powierzchnie te mają za zadanie poprawić bezpieczeństwo podczas jazdy poprzez zwiększenie przyczepności pomiędzy butem jadącego i pedałem. Jeżeli Twój rower posiada ten typ pedałów uważaj, aby nie doznać kontuzji wynikającej z ich niewłaściwego użytkowania.

2. Pedałы zatraskowe

Pedały zatraskowe umożliwiają utrzymywanie stopy w odpowiedniej pozycji oraz uzyskanie maksymalnej wydajności pedałowania poprzez trwałe przymocowanie buta do pedału. Pedały zatraskowe wymagają butów oraz zacisków kompatybilnych z modelem używanych pedałów. Wiele pedałów zatraskowych jest zaprojektowanych tak, aby umożliwić jadącemu regulację siły potrzebnej do wpięcia bądź zwolnienia stopy. Zapoznaj się dokładnie z instrukcją producenta dotyczącą pedałów lub zapytaj sprzedawcę, jak dokonywać tej regulacji. Użyj najprostszego ustawienia dopóki wpinanie i zwalnianie pedałów nie stanie się działaniem odruchowym. Zawsze upewnij się, że nie ma niepotrzebnego luzu, aby zapobiec niepożądanemu zwolnieniu Twojej stopy z pedału.

Uwaga! Pedały zatraskowe zaprojektowane są do użytkowania z odpowiednio do nich dopasowanymi butami oraz do tego, aby trzymać stopę spójnie z pedałem. Używanie butów, które nie pasują do pedałów może być niebezpieczne.

Przed pierwszą jazdą rowerem z pedałami zatraskowymi zaleca się przećwiczenie wpinania i zwalniania stopy dopóki nie stanie się to działaniem odruchowym. Technika ta wymaga bowiem zwiększonej koncentracji, co może odwrócić Twoją uwagę od prowadzenia roweru, powodując utratę kontroli nad nim i upadek. Ćwiczenia zaplanuj na płaskim terenie, bez żadnych przeszkód i innych pojazdów.

Ostrzeżenie! Nigdy nie uprawiaj jazdy wyczynowej z pedałami zatraskowymi. Jeżeli nagle stracisz kontrolę nad rowerem podczas jazdy, możesz nie zdążyć wypiąć stopy z pedału, co może doprowadzić do wypadku i poważnej kontuzji.

3. Pedałы z noskami i paskami

Pedały z noskami i paskami umożliwiają utrzymanie stopy w odpowiedniej pozycji w stosunku do jego osi, przez co zwiększają efektywność pedałowania podczas jazdy. Noski poprawnie ustawiają stopę, natomiast paski powodują, że stopa nie zsuwa się z pedału w czasie całego cyklu jego obrotu. Pedały z noskami i paskami funkcjonują prawidłowo z każdym rodzajem obuwia, jednak największą efektywność dają w połączeniu z butami rowerowymi przystosowanymi do tego typu uchwytów.

Ostrzeżenie! Korzystanie z pedałów z noskami i paskami wymaga wprawy, którą można osiągnąć poprzez ćwiczenia. Dopóki czynność wkładania stóp w uchwyty i zapinanie pasków nie stanie się odruchowa – możesz być narażony na upadek i kontuzję. Nie należy zaciskać pasków przed nabraniem wprawy w stawianiu na pedały i schodzeniu z pedałów. Nigdy nie jeźdź z zaciśniętymi paskami w dużym ruchu ulicznym.

Uwaga! Jazda z tego typu pedałami bez użycia nosków może spowodować zaczepienie paskami o podłoże i upadek.

Instrukcja montażu pedałów:

Pedał oznaczony literą „R” jest prawym pedałem roweru i należy go przykręcić do prawej korby zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Pedał oznaczony literką „L” jest lewym pedałem roweru i należy go przykręcić do lewej korby przeciwnie do ruchu wskazówek zegara. Pedały należy dokręcić kluczem płaskim z siłą zgodną z tabelą w rozdz. I punkt. IV.

D. Zawieszenie

Jazda na rowerze wyposażonym w amortyzatory pozwala na osiągnięcie większej prędkości. Zwiększona szybkość oznacza jednak zwiększone ryzyko wypadku. Na przykład podczas hamowania rowerem jadącym z dużą prędkością, wyposażonym w przedni amortyzator, przód roweru pochyla się. Jeżeli nie masz doświadczenia w hamowaniu takim rowerem możesz stracić nad nim kontrolę i przewrócić się. Naucz się bezpiecznie obsługiwać system zawieszenia swojego roweru.

Amortyzatory umożliwiają kołom lepszą przyczepność do podłoża, zwiększając kontrolę nad rowerem i komfort podczas jazdy. Zwiększona przyczepność może pozwolić na szybszą jazdę, ale należy pamiętać, aby dopasować swoje umiejętności do warunków jazdy. Podniesienie umiejętności wymaga czasu oraz praktyki. Ćwicz ostrożnie i bez pośpiechu dopóki nie zapoznasz się z wszystkimi możliwościami Twojego roweru.

E. Ogumienie

1. Opony

Istnieje wiele różnych rodzajów opon rowerowych, poczynając od uniwersalnych rozwiązań ogólnego przeznaczenia, do konstrukcji zaprojektowanych specjalnie z przeznaczeniem do konkretnych warunków atmosferycznych lub terenowych.

Rozmiar, wartość ciśnienia oraz - w przypadku opon przeznaczonych do jazdy w specjalnych warunkach – zalecany sposób użytkowania, wyszczególnione są na bocznej ścianie opony. Najważniejszą informacją jest ciśnienie w oponach.

Uwaga! Nigdy nie przekraczaj maksymalnego zalecanego ciśnienia podanego na ścianie bocznej opony. Przekroczenie tej wartości może spowodować rozerwanie opony na obręczy i doprowadzić do usterki roweru oraz kontuzję jadącego lub osób znajdujących się w pobliżu. Nie pompuj również opony poniżej maksymalnego ciśnienia zaznaczonego na bocznej ścianie opony.

Najlepszym i najbezpieczniejszym sposobem napompowania opony rowerowej do właściwego poziomu ciśnienia jest użycie pompki rowerowej z manometrem.

Uwaga! Nie należy używać kompresorów powietrza ze stacji benzynowych do pompowania opon rowerowych. Nie są one przeznaczone dla opon rowerowych, wprowadzają bowiem dużą ilość powietrza w krótkim czasie, zwiększając ciśnienie w oponie w bardzo szybkim tempie. Może spowodować to eksplozję opony. Ich użycie jest zatem niebezpieczne

Ciśnienie opony podawane jest jako ciśnienie maksymalne lub zakres dopuszczalnych ciśnień. Zachowanie się opony w różnych warunkach pogodowych i terenowych zależy w dużej mierze od jej ciśnienia. Napompowanie opony do maksymalnej zalecanej wartości zapewnia minimalne opory toczenia, utrudniając jednocześnie jazdę. Wysokie ciśnienia najlepiej sprawdzają się na gładkich, suchych nawierzchniach. Niskie ciśnienia, w dolnej granicy rekomendowanej skali, zapewniają najlepsze osiągi na nieutwardzonych nawierzchniach takich, jak suchy piasek lub glina. Zbyt niskie ciśnienie w oponie w stosunku do wagi rowerzysty może spowodować przebicie opony i uszkodzenie dętki.

Niektóre specjalistyczne opony posiadają bieżnik kierunkowy przeznaczony do jazdy tylko w jednym konkretnym kierunku. Na bocznej ścianie opony kierunkowej widoczna jest strzałka pokazującą poprawny kierunek rotacji. Jeżeli Twój rower wyposażony jest w jednokierunkowe opony, upewnij się, czy są one prawidłowo zamontowane.

2. Wentyle

Istnieją trzy podstawowe rodzaje wentyli używane w dętkach rowerowych:

Schraeder, Presta i Dunlop. Pompka rowerowa musi mieć końcówkę odpowiednią do zaworów zastosowanych w Twoim rowerze.

F. Bagażnik

Jeżeli Twój rower jest fabrycznie wyposażony w bagażnik, został on zamontowany na tylnym lub przednim widelcu. Momenty dokręcenia śrub podane są na str. 5 instrukcji. Przed rozpoczęciem jazdy sprawdź, czy bagażnik jest prawidłowo zamocowany do Twojego roweru; aby się upewnić, czy siła, z jaką dokręcone są śruby mocujące, jest odpowiednia – patrz tabela rozdz. 1 C. Regularnie sprawdzaj czy elementy złączne są prawidłowo dokręcone. Nie należy przekraczać maksymalnej ładowności bagażnika określonej przez jego producenta.

Jeżeli planujesz jeździć z obciążonym bagażnikiem, sprawdź czy po jego załadunku nie zostało przekroczone dopuszczalne obciążenie całego roweru.

Upewnij się, czy bagaż jest prawidłowo przymocowany do bagażnika, czy nie ma żadnych luźnych pasków, które mogłyby wkręcić się w przednie lub tylne koło, lub inne ruchome części roweru. Upewnij się, że odblaski lub lampy w Twoim rowerze nie są zasłonięte, gdy bagaż jest przymocowany do bagażnika. Upewnij się, że bagaż jest równomiernie rozłożony po obu stronach bagażnika i jego przewożenie nie spowoduje utraty panowania nad rowerem.

Jeżeli planujesz jeździć z obciążonym bagażnikiem, sprawdź czy po jego załadunku nie zostało przekroczone dopuszczalne obciążenie całego roweru.

Upewnij się, czy bagaż jest prawidłowo przymocowany do bagażnika, czy nie ma żadnych luźnych pasków, które mogłyby wkręcić się w przednie lub tylne koło, lub inne ruchome części roweru. Upewnij się, że odblaski lub lampy w Twoim rowerze nie są zasłonięte, gdy bagaż jest przymocowany do bagażnika. Upewnij się, że bagaż jest równomiernie rozłożony po obu stronach bagażnika i jego przewożenie nie spowoduje utraty panowania nad rowerem.

Bagażnik nie jest przeznaczony do ciągnięcia przyczepki rowerowej. Jeżeli planujesz zamontować fotelik dziecięcy do bagażnika, upewnij się, że jest bezpiecznie przymocowany, a jego obciążenie nie przekroczy maksymalnej ładowności bagażnika i roweru określonych przez producenta.

Ostrzeżenie! Właściwości jezdne roweru (zwłaszcza łatwość kierowania i skuteczność hamowania) mogą ulec zmianie, gdy bagażnik jest obciążony.

ROZDZIAŁ V – CZYNNOŚCI SERWISOWE

Postęp w rozwoju technologii sprawia, że rowery oraz części rowerowe stają się ciągle coraz bardziej unowocześniane. Nie jest możliwe, aby w niniejszej instrukcji zawrzeć wszystkie informacje potrzebne do poprawnej obsługi i konserwacji roweru.

Uwaga! Aby zminimalizować ryzyko wypadku i ewentualnych obrażeń ważne jest, aby wszelkie czynności konserwacyjno-naprawcze, które nie zostały ujęte w niniejszej instrukcji, zostały wykonane przez sprzedawcę lub wykwalifikowanego serwisanta.

Uwaga! Wiele prac serwisowych i naprawczych w rowerze wymaga specjalistycznej wiedzy oraz narzędzi. Nie należy wykonywać jakichkolwiek regulacji dopóki nie posiadasz się odpowiedniej wiedzy i umiejętności, jak dokonywać ich prawidłowo. Niewłaściwe serwisowanie może uszkodzić rower i doprowadzić do wypadku skutkującego kontuzją lub śmiercią.

Czynności serwisowe

Niektóre czynności serwisowe i konserwacyjne mogą i powinny zostać wykonane samodzielnie przez właściciela roweru. We własnym zakresie powinieneś przeprowadzić:

W okresie docierania roweru

Przedłużysz żywotność swojego roweru, jeśli przed pierwszą ciężką jazdą zostanie on dotarty. Po pierwszej jeździe linki sterujące oraz szprychy roweru mogą się rozciągnąć albo skurczyć, przez co mogą wymagać ponownego ustawienia przez sprzedawcę. Kontrola stanu technicznego roweru zgodnie z punktami z rozdz. I

Przed każdą jazdą

Kontroluj stan techniczny swojego roweru zgodnie z punktami w rozdz. I C.

Po każdej długiej lub trudnej jeździe

Jeśli rower miał kontakt z wodą lub piaskiem, lub przynajmniej co 100 km: oczyść rower i lekko nasmaruj łańcuch. Wytrzyj nadmiar smaru. Częstotliwość smarowania uzależniona jest od warunków klimatycznych.