

POKWITOWANIE ODBIORU ROWERU

Rower został przekazany klientowi gotowy do jazdy zgodnie z poniższym opisem:

- | | | |
|------------------------------|------------------------------|--|
| ☐ TAK | ☐ NIE | oświetlenie |
| ☐ TAK | ☐ NIE | hamulce: przód / tył |
| ☐ TAK | ☐ NIE | widelec amortyzowany (dostosowany do klienta) |
| ☐ TAK | ☐ NIE | tylny amortyzator (dostosowany do klienta) |
| ☐ TAK | ☐ NIE | koła (naciąg szprych) |
| ☐ TAK | ☐ NIE | koła (prawidłowe ciśnienie w oponach) |
| ☐ TAK | ☐ NIE | kierownica / mostek (ustawione do pozycji klienta; dokręcony kluczem dynamometrycznym) |
| ☐ TAK | ☐ NIE | siodełko / sztyca (ustawione do pozycji klienta) |
| ☐ TAK | ☐ NIE | przerzutki: wyregulowane i sprawdzone |
| ☐ TAK | ☐ NIE | połączenia śrubowe: dokręcone, wyregulowane i sprawdzone |
| ☐ TAK | ☐ NIE | jazda testowa |
| ☐ TAK | ☐ NIE | inne: |

ZAŁĄCZONA DOKUMENTACJA

- | | | |
|---|------------------------------|---|
| ☒ TAK | ☐ NIE | instrukcja obsługi |
| ☐ TAK | ☐ NIE | instrukcja obsługi hamulców |
| ☐ TAK | ☐ NIE | instrukcja obsługi amortyzatora tylnego |
| ☐ TAK | ☐ NIE | instrukcja obsługi widełca amortyzowanego |
| ☐ TAK | ☐ NIE | instrukcja obsługi pedałów |
| ☐ TAK | ☐ NIE | inne: |

POTWIERDZENIE KLIENTA

Otrzymałem rower sprawny, wyregulowany i gotowy do jazdy, wraz z powyższą dokumentacją. Zostałem również poinstruowany jak użytkować rower w prawidłowy sposób zgodnie z przeznaczeniem.

.....
Podpis klienta

.....
Data przeglądu gwarancyjnego
Pieczęć serwisu i podpis mechanika

UWAGI:

.....
.....
.....

KUPON GWARANCYJNY

Data zakupu:

Model:

Nr ramy:

Rozmiar ramy:

Rozmiar kół:

DANE KLIENTA

Imię:

Nazwisko:

Adres:

tel:

e-mail:

.....
Podpis klienta

.....
Pieczęć i podpis sprzedawcy

Spis treści

8	Ogólne informacje na temat: obsługi M_BIKE.	Demontaż opony Montaż opony Montowanie koła
9	Ogólne wskazówki bezpieczeństwa	
12	Przeznaczenie i zakres stosowania	54 Widelce amortyzowane
13	Przed pierwszą jazdą	55 Amortyzatory tylne
17	Przed każdą jazdą	56 Jazda pedalekiem M_BIKE - Funkcje specjalne
20	Po wypadku	Jazda z dodatkowym napędem Zakres - informacje przydatne na długą jazdę Jazda bez dodatkowego napędu
23	Jak używać szybkozamykaczy i osi przelotowych	60 Informacje dotyczące prawidłowego postępowania z akumulatorem
24	Jak bezpiecznie zamocować elementy za pomocą szybkozamykaczy	63 Transportowanie pedału M_BIKE
25	Osie przelotowe	Samochodem Pociągami / Komunikacją publiczną Samolotem
26	Dostosowanie roweru M_BIKE do rowerzysty	65 Serwis i konserwacja
27	Ustawienie siodła na odpowiednią wysokość	Jazda szybkim pedalekiem M_BIKE - Funkcje specjalne Konserwacja i pielęgnacja napędu
29	Regulacja wysokości kierownicy	68 Rower pedalek M_BIKE - co jeszcze warto wiedzieć?
	Konwencjonalne mostki Regulowane mostki Mostki do systemów bezgwintowych, system Aheadset®	Ubranie Pedaly i obuwie Akcesoria
31	Korekcja położenia do przodu, do tyłu i poziome pochylenie siodła	71 Harmonogram obsługi i konserwacji
	Regulacja pozycji i nachylenia siodełka	72 Zalecane ustawienia momentu obrotowego
34	Ustawienie dźwigni hamulca	Zalecane ustawienia momentu obrotowego hamulców tarczowych
35	Regulacja pochylenia kierownicy i dźwigni hamulca	74 Odpowiedzialność za wady fizyczne i gwarancja
36	Układ hamulcowy	75 Gwarancja na rowery M_BIKE
38	Układ przełączania biegów	76 Harmonogram obsługi - karty
	Przekładnia łańcucha Zasady działania i obsługa Sprawdzanie i ustawianie Ustawianie przerzutki tylnej Ustawianie zderzaków krańcowych Ustawianie przerzutki przedniej	82 Karta roweru
45	Łańcuch - pielęgnacja i zużycie	83 Raport przekazania
46	Koła i opony	
	Opony, dętki, taśma na obręcz, ciśnienie powietrza Zawory Ruch obrotowy obręczy i naprężenie szprych	
49	Uszkodzenie opony - opony drutowane i zwijane	
	Wymontowanie koła	

RAMA

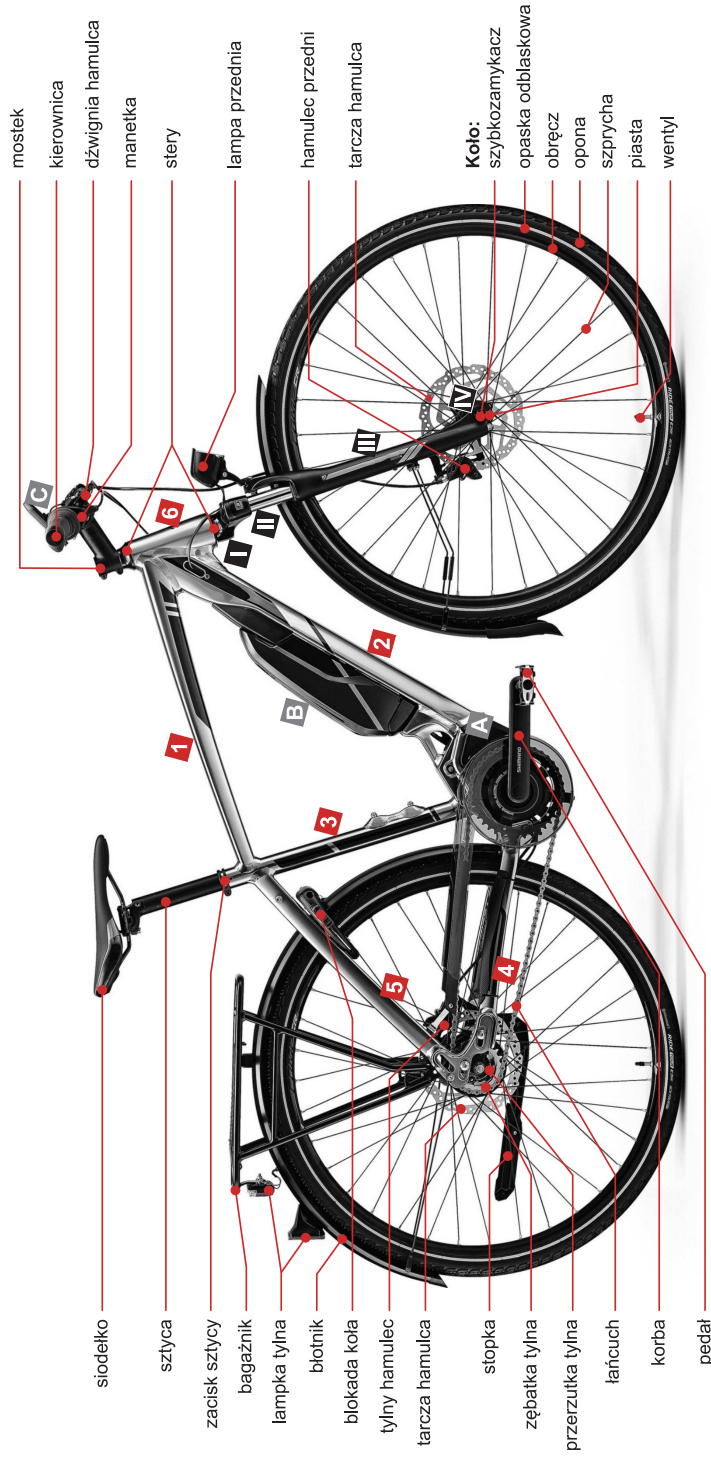
- 1** Górna rura
- 2** Dolna rura
- 3** Rura podsiodłowa
- 4** Widelec tylny dolny
- 5** Widelec tylny górny
- 6** Rura sterowa

ZESPÓŁ NAPĘDOWY

- A** Silnik elektryczny
- B** Akumulator
- C** Wyświetlacz i elementy obsługowe

WIDELEC

- I** Korona widełca
- II** Goleń górna
- III** Goleń dolna
- IV** Hak widełca



RAMA

- 1** Rura centralna
- 4** Widelec tylny górny
- 2** Rura podsiodłowa
- 5** Rura sterowa
- 3** Widelec tylny dolny

ZESPÓŁ NAPĘDOWY

- A** Silnik elektryczny
- B** Akumulator
- C** Wyświetlacz i elementy obsługowe

WIDELEC

- I** Korona widełca
- II** Goleń górna
- III** Goleń dolna
- IV** Hak widełca



Ogólne informacje na temat instrukcji obsługi M_BIKE.

Ilustracje znajdujące się na stronach tłumaczenia oryginalnych instrukcji obsługi M_BIKE przedstawiają typowe pedałe z serii M_BIKE (a+b). Jeden z tych pedałów M_BIKE wygląda podobnie do zakupionego przez Państwa pedała M_BIKE. Dzisiejsze pedały występują w różnych typach, które są przeznaczone do konkretnych zastosowań i odpowiednio dopasowane.

W tym tłumaczeniu oryginalnych instrukcji obsługi, pedały M_BIKE z napędem, określone jako EPAC w europejskiej normie EN 15194, określane są jako pedały. Dokładny opis różnych typów EPAC znajduje się w rozdziale "Przeznaczenie".

W niniejszej instrukcji obsługi M_BIKE termin "rower" będzie zawsze używany w opisach ogólnych, jeżeli dotyczy to wycieczek pieszych, górskich i rowerowych.

Należy zwrócić szczególnie uwagę na następujące symbole:



Ten symbol oznacza bezpośrednie zagrożenie dla twojego życia lub zdrowia, jeśli nie zastosujesz się do podanych instrukcji dotyczących obsługi lub nie zastosujesz środków zapobiegawczych podczas korzystania z pedału Merida. We wszystkich przypadkach należy również zwrócić uwagę na ogólne ostrzeżenie podane w tłumaczeniu oryginalnej instrukcji obsługi.



Ten symbol ostrzega przed błędami, które mogą prowadzić do szkód materialnych i środowiskowych.



Ten symbol dostarcza informacji na temat obsługi produktu lub odnosi się do fragmentu instrukcji obsługi, który zasługuje na szczególną uwagę.

Niniejsza instrukcja obsługi M_BIKE nie dotyczy innych typów pedałów. Ta instrukcja obsługi spełnia wymogi norm europejskich EN 14766 dla rowerów górskich, EN 14764 dla rowerów miejskich i trekkingowych oraz dla pedałów.



Opisane możliwe konsekwencje nie będą powtarzane w tej instrukcji obsługi M_BIKE za każdym razem, gdy pojawi się w nim jeden z tych symboli.

Niniejsza instrukcja obsługi nie służy do pomocy w montażu pedałów M_BIKE z poszczególnych elementów, do naprawy lub do przygotowania częściowo zmontowanego pedała M_BIKE do użycia.

Ogólne wskazówki bezpieczeństwa

Szanowny Kliencie M_BIKE,

Kupując pedalek M_BIKE wybrałeś produkt wysokiej jakości. Każdy element Twojego nowego pedeleka M_BIKE został zaprojektowany, wyprodukowany i zmontowany z dużą starannością i wiedzą fachową. Dealer M_BIKE wykonał montaż końcowy i regulację pedeleka. Gwarantuje to przyjemność i poczucie zaufania od pierwszego naciśnięcia pedałów.

Niniejsza instrukcja zawiera wiele informacji na temat prawidłowego korzystania z pedeleka M_BIKE, jego konserwacji i obsługi, a także ciekawych informacji na temat projektowania i wykonania rowerów i pedeleków.

Przeczytaj to dokładnie. Jesteśmy pewni, że nawet jeśli jeździsz na rowerze przez całe życie, będą to przydatne i szczegółowe informacje. Technologia rowerowa rozwinięła się w szybkim tempie w ostatnich latach (a+b+c).

Dlatego przed przystąpieniem do używania nowego pedeleka M_BIKE należy przeczytać co najmniej rozdział "Przed rozpoczęciem jazdy".

W celu zapewnienia jak najlepszej zabawy i bezpieczeństwa podczas jazdy na rowerze, przed rozpoczęciem jazdy na pedeleku M_BIKE należy wykonać czynności opisane w rozdziale "Przed każdą jazdą".

Nawet podręcznik o rozmiarze encyklopedii nie mógłby opisać dowolnej możliwej kombinacji modeli rowerowych i pedeleków oraz komponentów lub części dostępnych na rynku. Ta instrukcja użytkowania M_BIKE skupia się w związku z tym na nowo zakupionym pedeleku M_BIKE i standardowych komponentach, dostarczając użytecznych informacji i ostrzeżeń. Poza tym instrukcja systemowa producenta napędu zawiera ważne informacje i ostrzeżenia dotyczące obsługi nowego pedeleka M_BIKE.

Podczas wykonywania jakichkolwiek prac dostosowawczych i konserwacyjnych należy pamiętać, że szczegółowe instrukcje podane w podręczniku odnoszą się tylko do pedeleka M_BIKE.

Informacje tu zawarte nie dotyczą innego typu roweru lub pedeleka. Ponieważ rowery i pedeleki występują w różnych wersjach, oraz z częstymi zmianami modelu, opisane procedury mogą wymagać dodatkowych informacji. Konieczne jest również przestrzeganie obszernych podręczników użytkownika M_BIKE.

Należy pamiętać, że instrukcja ta może wymagać dalszych wyjaśnień, w zależności od doświadczenia i / lub umiejętności osoby wykonującej prace. W przypadku niektórych prac mogą być wymagane dodatkowe (specjalne) narzędzia lub dodatkowe instrukcje. Ten podręcznik nie może nauczyć umiejętności mechanika rowerowego.



Ogólne wskazówki bezpieczeństwa

Zanim wyruszysz, musimy zwrócić uwagę na kilka rzeczy, które są dla każdego rowerzysty ważne. Nigdy nie jeździć bez odpowiednio wyregulowanego kasku (d) i bez okularów. Upewnij się, że nosisz odpowiednią, jasną odzież, jako minimum należy nosić proste spodnie i / lub opaski na nogawki i buty pasujące do systemu pedałów (e). Zawsze należy jeździć ostrożnie na drogach publicznych i przestrzegać zasad ruchu, aby nie narażać na niebezpieczeństwo siebie lub innych.

Nigdy nie wolno jeździć pod wpływem narkotyków, leków, alkoholu lub kiedy jest się zmęczony. Nie wolno jeździć we dwie osoby na pedeleku M_BIKE (z wyjątkiem tandemu) i nigdy nie wolno jeździć bez obydwu rąk na kierownicy.

Należy przestrzegać przepisów prawnych dotyczących jeżdżenia na rowerze w terenie i rowerowych na drogach publicznych. Te przepisy mogą się różnić w zależności od kraju. Szanuj naturę podczas jazdy po lesie i na otwartej przestrzeni. Używaj pedeleka tylko na oznakowanych, dobrze utrzymanych szlakach i drogach o twardych nawierzchniach.

Ten podręcznik nie może cię nauczyć, jak jeździć pedelekiem. Należy pamiętać, że jazda na pedeleku jest potencjalnie niebezpieczną czynnością, która wymaga, aby kierujący utrzymywał cały czas kontrolę nad pedelekiem M_BIKE. Bądź świadomy, że od momentu, w którym wyruszyłeś, jedziesz z większą szybkością. Jeśli zajdzie taka potrzeba, należy uczestniczyć w kursie dla początkujących rowerzystów, jak to już wcześniej oferowaliśmy.

Te przepisy mogą się różnić w każdym kraju. Szanuj naturę podczas jazdy po lesie i na otwartej przestrzeni. Używaj pedeleka tylko na oznakowanych, dobrze utrzymanych trasach i drogach o twardych nawierzchniach.

Zawsze pamiętaj, gdy jeździsz na pedeleku M_BIKE, że podróżujesz szybko i cicho. Nie przeganiaj pieszych ani innych rowerzystów. Zawsze uświadom ludziom o swojej obecności z wyprzedzeniem, przy użyciu dzwonka, lub skorzystaj z hamulców, aby uniknąć wypadków. Zapoznaj się ze swoim pedelekiem M_BIKE. Więcej informacji w tym zakresie można znaleźć w rozdziałach "Prowadzenie pedeleka M_BIKE - Funkcje specjalne" i "Prowadzenie szybkiego pedeleka M_BIKE - Funkcje specjalne".

Jak każdy sport, jazda na rowerze pociąga za sobą ryzyko obrażeń i uszkodzenia. Kiedy wyruszasz na pedeleku powinieneś być świadomy i zaakceptować to ryzyko. Pamiętaj, że podczas jazdy na pedeleku nie masz wokół siebie żadnych urządzeń zabezpieczających (np. nadwozia, ABS, poduszki powietrznej), jak w samochodzie. Dlatego należy zawsze jeździć ostrożnie i szanować innych uczestników ruchu.



Ogólne wskazówki bezpieczeństwa

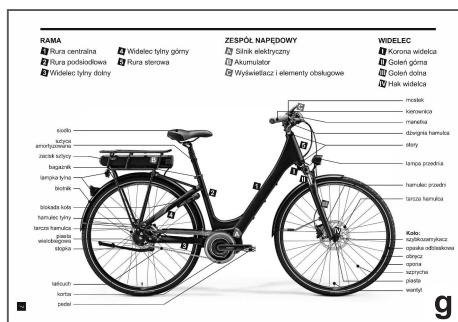
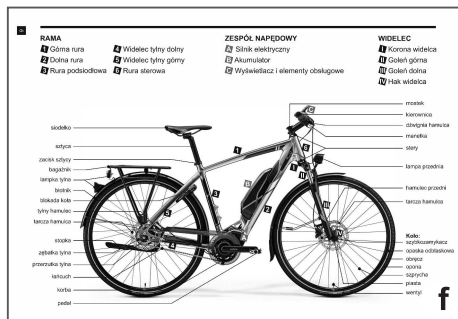
Najpierw chcielibyśmy zapoznać Państwa z różnymi elementami stosowanymi w pedeleku M_BIKE. Na stronach 6 i 7 instrukcji obsługi M_BIKE (f+g) można znaleźć dwie plansze pokazujące pedeleki M_BIKE i ich wszystkie niezbędne elementy. Zostaw tą stronę otwartą w trakcie czytania. Pomaga to łatwo zlokalizować elementy, o których mowa w tekście.



Przed rozpoczęciem prac przy pedeleku (np. przegląd, naprawa, montaż, konserwacja, prace na napędzie, itp.), wyjmij baterię i / lub wyświetlacz. W przypadku niezamierzonego uruchomienia systemu napędowego istnieje niebezpieczeństwo zranienia!



Dla własnego bezpieczeństwa nigdy nie wykonuj żadnych czynności konserwacyjnych ani nie reguluj swojego pedeleka, chyba że masz całkowitą pewność. Jeśli masz wątpliwości lub pytania, skontaktuj się z dealerem M_BIKE.



Przeznaczenie i zakres stosowania

Należy pamiętać, że każdy typ pedaleta jest przeznaczony do konkretnego zastosowania. Należy używać pedaleta M_BIKE tylko zgodnie z jego przeznaczeniem, gdyż inaczej może nie wytrzymać obciążeń, zepsuć się i spowodować wypadek z nieprzewidywalnymi konsekwencjami! Jeśli używasz pedaleta do innego niż zamierzonego celu, gwarancja stanie się nieważna.

1.

Pedalety (rowery z napędem na pedały i elektrycznym) lub EPAC (rowery z elektrycznym wspomaganie napędu), to rowery wyposażone w silnik pomocniczy, który włącza się tylko podczas naciskania na pedały. Po zatrzymaniu pedałowania, silnik wyłącza się.



Dla własnego bezpieczeństwa nigdy nie wykonuj żadnych czynności konserwacyjnych ani nie reguluj swojego pedaleta, chyba że masz całkowitą pewność. Jeśli masz wątpliwości lub pytania, skontaktuj się z dealerem M_BIKE.



Nie zaczepiaj się i nie jedź rowerem przy samochodzie. Nie jeździć bez trzymania kierownicy. Nogi z pedałów można zdjąć, jeśli jest to wymagane przez stan drogi.

Prawo jazdy nie jest wymagane do jazdy pedailem M_BIKE, jeśli wspomaganie elektryczne napędu wyłącza się automatycznie przy prędkości 25 km/h. Nie ma wymagania posiadania licencji operacyjnej SPR! i ubezpieczenia pedaleta.

Ogólnie rzecz biorąc, wszystkie przepisy dotyczące rowerów odnoszą się również do pedailek M_BIKE. Dowiedz się, w którym kraju podczas jazdy na pedaile M_BIKE nośnienie kasku jest obowiązkowe (a).

Pamiętaj, aby nie mylić pedaleta M_BIKE z szybkim pedailem M_BIKE (patrz punkt 2.).

Większość pedailek M_BIKE jest przeznaczona do jazdy na rowerze wyłącznie na ścieżkach i drogach o gładkiej nawierzchni (b). Używaj tylko dróg dozwolonych dla rowerów. Do stosowania poza drogami są odpowiednie tylko pedaile M_BIKE off-road. Korzystanie z pedailek trekkingowych M_BIKE w terenie może powodować wypadki z nieprzewidywalnymi konsekwencjami.

Niektóre pedaile M_BIKE posiadają wspomaganie do pchania (c), które zapewnia wsparcie podczas popychania, bez pedałowania, do prędkości 6 km/h.

Pedailek M_BIKE został zaprojektowany z myślą o maksymalnej masie całkowitej, w tym jadącego, bagażu i pedaika M_BIKE. Waga całkowita wynosi **140 kg**.



Przed pierwszą jazdą

1.

Jeśli chcesz korzystać z pedeleka na drogach publicznych, musi on spełniać wymagania prawne. Te przepisy mogą się różnić w każdym kraju. Osprzęt pedeleka M_BIKE może zatem nie być kompletny (a).

Zapytaj dealera M_BIKE o przepisy prawne obowiązujące w Twoim kraju lub kraju, w którym zamierzasz używać pedeleka M_BIKE. Przed użyciem pedeleka M_BIKE należy je wyposażać w wyposażenie niezbędne na drogach publicznych.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Wymagania prawne dotyczące jazdy na drogach publicznych" w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE.



Upewnij się, czy odnosisz się do właściwej kategorii rowerów M_BIKE. Kategoria wskazuje powierzchnię, dla której rower M_BIKE został zaprojektowany, oraz manewry, które można wykonywać rowerem M_BIKE. Kategorie są opisane w rozdziale "Zamierzone wykorzystanie" w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE.



Aby uzyskać więcej informacji na temat zezwoleń na użycie przyczep i siodełek dziecięcych na pedeleku MERIDA, zapoznaj się z kartą roweru.



Zachowaj tę instrukcję obsługi M_BIKE w celu późniejszego wykorzystania i przekazanie go następnemu użytkownikowi, w przypadku gdy sprzedajesz, wypożyczasz lub przekazasz pedelec M_BIKE lub szybki pedelec M_BIKE w inny sposób.



2.

Akumulator pedeleka M_BIKE musi zostać naładowany przed pierwszym uruchomieniem (b). Czy znasz się na obsłudze i montażu akumulatora? Przed pierwszym uruchomieniem sprawdź, czy akumulator jest prawidłowo założony, podłączony i zamocowany.

Aby uzyskać więcej informacji, patrz do instrukcji systemu producenta napędu.



3.

Funkcje pedeleka M_BIKE są obsługiwane za pomocą przycisków na wyświetlaczu HMI napędu (c) lub konsoli sterującej. Czy znasz wszystkie funkcje i ekrany? Sprawdź, czy znasz funkcje wszystkich przycisków na wyświetlaczu HMI napędu lub na konsoli sterującej.

Aby uzyskać więcej informacji, patrz do instrukcji systemu producenta napędu.



Przed pierwszą jazdą

4.

Twój pedalek M_BIKE posiada wspomaganie pedalowania (d). Wspomaganie pedalowania, które ułatwia pedalowanie pedalekiem M_BIKE. Czy znasz wspomaganie pedalowania?

Aby uzyskać więcej informacji, patrz do instrukcji systemu producenta napędu.



5.

Czy znasz system hamulcowy? Sprawdź kartę roweru i upewnij się, czy dźwignia hamulca przedniego hamulca znajduje się ze strony, do której jesteś przyzwyczajony (prawa lub lewa) (e). Jeśli nie, poproś dealera M_BIKE, aby przełożył dźwignie hamulca, zanim pojedziesz rowerem pierwszy raz.

Nowy pedalek jest wyposażony w nowoczesne hamulce, które mogą być o wiele silniejsze niż te, do których jesteś przyzwyczajony. Najpierw należy poćwiczyć używania hamulców na równym, suchym podłożu z dala od dróg publicznych! Powoli oswajaj się z wydajnością hamulców i prędkością.



Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Układ hamulcowy" w niniejszej instrukcji obsługi M_BIKE, jak również w instrukcjach producentów komponentów.

6.

Czy znasz typ i funkcjonowanie przekładni (f)? Poproś dealera MERIDA o wyjaśnienie działania systemu przekładni i zapoznaj się z nią na obszarze wolnym od ruchu ulicznego, jeśli to konieczne.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Przekładnie" w niniejszym tłumaczeniu oryginalnej instrukcji obsługi M_BIKE, jak również w instrukcjach producentów komponentów.



7.

Czy siodło i kierownica są prawidłowo wyregulowane? Siodło (g) powinno być ustawione na wysokość, z której można łatwo dosięgnąć pedału w najniższym położeniu pięty. Sprawdź, czy palce stóp docierają do podłoża, gdy siedzisz na siodle. Sprzedawca M_BIKE z przyjemnością Ci pomoże, jeśli nie jesteś zadowolony z pozycji w której siedzisz.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Dostosowanie roweru M_BIKE do kierującego" w niniejszej instrukcji obsługi M_BIKE, jak również w instrukcjach producentów komponentów.



Należy pamiętać, że odległość, której potrzebujesz, żeby zatrzymać rower, zwiększa się, gdy jeździsz rękami na rogach (h) lub na wielopozycyjnych kierownicach. Dźwignie hamulca nie zawsze znajdują się w zasięgu ręki.

Przed pierwszą jazdą



8.

Jeśli kupiłeś pedalek M_BIKE z zawieszeniem (g+i), poproś dealera M_BIKE, aby dostosował mechanizm zawieszenia do Twoich potrzeb przed jazdą. Nieprawidłowo wyregulowane elementy zawieszenia są podatne na uszkodzenia lub awarie. W każdym razie, mogą zakłócać działanie pedaleka, a także twoje bezpieczeństwo i radość podczas jazdy.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziałach "Widelce amortyzowane", "Amortyzatory tylne" i "Amortyzowane sztyce" w niniejszej instrukcji obsługi M_BIKE, jak również w instrukcjach producentów komponentów.



Należy używać pedaleka MERIDA tylko w sposób zgodny z przeznaczeniem, gdyż może nie wytrzymać obciążeń i ulegnie awarii. Istnieje ryzyko wypadku!



Należy zwrócić uwagę, że zarówno skuteczność hamowania, jak i przyczepność opon, mogą być znacznie zredukowane w mokrych warunkach. Należy uważać na drogę, kiedy jeździ się na mokrych drogach i znacznie zmniejszyć prędkość w stosunku do tej, jaką się rozwija na suchej nawierzchni.



Brak praktyki przy użyciu pedałów zatrzaskowych lub zbyt duże naprężenie sprężyn w mechanizmie pedałów, może prowadzić do sytuacji, w której nie można szybko się wypiąć! Ryzyko wypadku!

Przed pierwszą jazdą



W przypadku wywrócenia się pedału M_BIKE wykonaj co najmniej sprawdzenie opisane w rozdziale "Po wypadku". Jedź bardzo ostrożnie, wybierając najkrótszą trasę, nawet jeśli pedał M_BIKE przeszedł sprawdzenie bez żadnych problemów. Nie przyspieszaj ani nie hamuj ostro i nie jedź pedałem nie siedząc na siodle. Jeśli masz wątpliwości, skorzystaj z podwieżenia samochodem, zamiast podejmować jakiegokolwiek ryzyko. W domu ponownie sprawdź dokładnie pedał M_BIKE. Jeśli masz wątpliwości lub jeśli masz pytania, skontaktuj się ze swoim dealerem M_BIKE.



Zaleca się ładowanie akumulatora tylko w ciągu dnia i tylko w suchych pomieszczeniach, w których znajduje się czujka pożarowa; nie ładować akumulatora w sypialni. Umieścić akumulator podczas ładowania na dużej, niepalnej płycie z ceramiki lub szkła (f) ! Odłączyć akumulator, gdy zostanie naładowany.



Nie parkuj pedału M_BIKE w na pełnym słońcu.



Ładować akumulator tylko za pomocą dostarczonej ładowarki (k). Nie używaj ładowarki jakiegokolwiek innego producenta, nawet wtedy, gdy złącze ładowarki pasuje do akumulatora. Akumulator może się rozgrzać, zapalić, a nawet eksplodować!



Rozkład ciężaru pedału M_BIKE różni się znacznie od rozkładu ciężaru na rowerach bez wspomagania napędu. Pedał M_BIKE jest wyraźnie cięższy od roweru M_BIKE bez wspomagania napędu. Z tego powodu trudniejsze jest parkowanie, pchanie, podnoszenie i przenoszenie pedału M_BIKE. Pamiętaj o tym, ładując pedał do samochodu i rozładowując go, lub umieszczając go na bagażniku rowerowym.



Pamiętaj, że hamulce pedału M_BIKE są zawsze skuteczniejsze niż napęd. Jeśli napotkasz problemy z napędem (np. rozpędza rower przed zakrętem), ostrożnie zwalnij jazdę pedałem M_BIKE.



Przed holowaniem przyczepy (l) za pomocą pedału MERIDA skontaktuj się z dealerem M_BIKE.



Należy pamiętać, że nie wszystkie pedały M_BIKE są wyposażone w stopkę. Dlatego podczas parkowania pedału M_BIKE należy upewnić się, że jest on bezpieczny i nie jest narażony na przewrócenie. Jeśli pedał M_BIKE przewróci się, może ulec uszkodzeniu.

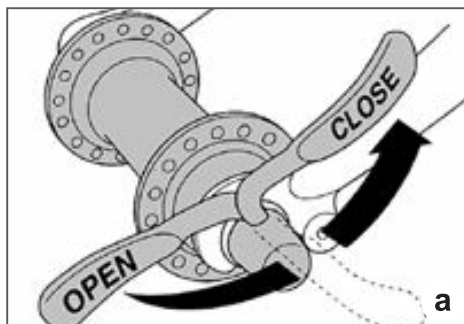
Przed każdą jazdą

Twój pedelek M_BIKE przeszedł liczne testy podczas produkcji, a ostateczny sprawdzian został przeprowadzony przez dealera M_BIKE. Niemniej jednak przed każdą jazdą sprawdź poniższe punkty, aby wykluczyć jakiegokolwiek nieprawidłowe funkcjonowanie, które może być spowodowane transportem pedeleka M_BIKE lub zmodyfikowaniem go przez osoby trzecie:

1.

Czy dźwignie szybkozamykaczy (a), piasty przelotowe lub nakrętki przedniego i tylnego koła, sztyca siodełka i inne elementy są prawidłowo zamknięte?

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Jak używać szybkozamykaczy i osi przelotowych" w niniejszym oryginalnym podręczniku operacyjnym M_BIKE oraz w instrukcjach producentów komponentów.



2.

Czy połączenia akumulatora, HMI napędu lub konsoli sterowania i napędu (b) są poprawnie podłączone?



3.

Czy akumulator jest w pełni naładowany? Pamiętaj o całkowitym naładowaniu akumulatora po każdym dłuższym przejeździe (np. mniej niż 50% naładowania). Nowoczesne baterie litowo-jonowe nie mają efektu pamięci. Nie ma znaczenia, czy pedelek M_BIKE pozostawiony jest w na czas krót-

ki (np. na noc), gdy mniej niż naładowanie wynosi mniej niż 50%. Nie należy jednak czekać, aż akumulator zostanie całkowicie rozładowany!

Aby uzyskać więcej informacji, patrz instrukcje systemu producenta napędu.

4.

Czy wyświetlacz na HMI napędu (c) i komputer roweru na kierownicy pokazują wszystkie wartości? Czy na wyświetlaczu jest jakiś komunikat o błędzie lub ostrzeżenie?

Sprawdź, czy wartości są prawidłowe przed każdą jazdą. Nie wolno używać pedeleka M_BIKE w żadnym wypadku, jeśli element sterujący wyświetli ostrzeżenie

Aby uzyskać więcej informacji, patrz instrukcje systemu producenta napędu.



5.

Czy akumulator jest włożony do uchwytu, a blokada jest prawidłowo zamknięta (d)? Nigdy wyruszaj w drogę z nie zamocowanym i odblokowanym akumulatorem.

Aby uzyskać więcej informacji, patrz instrukcje systemu producenta napędu.



6.

Czy opony są w dobrym stanie i czy mają wystarczające ciśnienie (e)? Zwróć uwagę, że pedelek waży więcej i że zwykle stosowane ciśnienie w oponach może być niewystarczające. Wyższe ciśnienie zapewnia lepszą stabilność

Przed każdą jazdą

jazdy i zmniejsza ryzyko przebicia. Minimalne i maksymalne ciśnienie (w barach lub PSI) jest wskazane na boku opony.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Koła i opony" w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE.



7.

Obróć koła, aby sprawdzić, czy obręcze nie są zdeformowane. Jeśli masz hamulce tarczowe, obserwuj przerwę pomiędzy tarczą a okładziną, a jeśli masz hamulce obręczowe, między klockiem hamulca a obręczą. Nierówne obręcze mogą wskazywać na opony z pękniętymi bokami, złamane osie lub szprychy lub uszkodzone obręcze.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Koła i opony" w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE.

8.

Skontroluj hamulce podczas postoju, ciągnąc dźwignie hamulca w kierunku kierownicy (f). Klocki hamulcowe hamulców muszą naciskać równomiernie na całą powierzchnię do obręczy, nie dotykając opon podczas hamowania lub w stanie otwartym lub pomiędzy nimi.



Upewnij się, że nie możesz przyciągnąć dźwigni hamulca całkowicie do kierownicy i sprawdź, czy przewody hamulca hydraulicznego są szczelne! Sprawdź również grubość klocków hamulcowych.

W przypadku hamulców tarczowych należy zawsze mieć stabilny punkt nacisku. Jeśli konieczne jest kilkakrotne po-

ciągnięcie dźwigni hamulca, aby uzyskać pozytywną reakcję hamowania, oddaj swój pedalek M_BIKE natychmiast do sprawdzenia przez dealera M_BIKE.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Układ hamulcowy" w niniejszej instrukcji obsługi M_BIKE, jak również w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE i w instrukcjach producentów komponentów.

9.

Upuść swój pedalek M_BIKE z małej wysokości, tak by odbił się na ziemi. Jeśli usłyszysz grzechotanie, sprawdź, skąd pochodzi. W razie potrzeby sprawdź łożyska, śruby i prawidłowe zamocowanie akumulatora.

10.

Jeśli chcesz jeździć po drogach publicznych, upewnij się, że pedalek M_BIKE jest wyposażony zgodnie z obowiązującymi przepisami kraju (g). Jazda bez światła i odbłasków (h) w ciemności lub warunkach słabego oświetlenia jest bardzo niebezpieczna, ponieważ będą Państwo widziani za późno lub wcale przez innych użytkowników drogi.

Niezbędny jest zestaw oświetleniowy, który odpowiada przepisom odnośnie jazdy na drogach publicznych. Włącz światła, gdy tylko zapadnie zmierzch.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Wymagania prawne dotyczące jazdy na drogach publicznych" w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE.



Przed każdą jazdą

11.

Jeśli masz pedały M_BIKE z zawieszeniem, naciśnij pedały M_BIKE i sprawdź, czy elementy amortyzujące uginają się i powracają jak zwykle (i).

Więcej informacji można znaleźć w rozdziałach "Widelce amortyzowane", "Amortyzatory tylne" i "Amortyzowane sztyce" w niniejszej instrukcji obsługi M_BIKE, jak również w instrukcjach producentów komponentów.



12.

Jeśli rower ma stopkę, upewnij się, że jest ona w pełni podniesiona (j) przed wyjazdem.



13.

Nie zapomnij zabrać ze sobą wysokiej jakości kłódki typu D lub łańcucha (k).

Jedynym sposobem na skuteczną ochronę pedałów M_BIKE przed kradzieżą jest przymocowanie go do nieruchomego obiektu. Zaleca się również zawsze wymontowywanie z pedałów M_BIKE akumulatora, HMI napędu lub konsoli sterowania lub wyświetlacza.



Niewłaściwie zamknięte zapiecia, np. szybkozamykacze, mogą spowodować zgubienie części pedałów M_BIKE. Może to doprowadzić do poważnego wypadku!



Należy pamiętać, że odległość, której potrzebujesz, żeby zatrzymać pedały, zwiększa się, gdy jeździsz rękami na rogach lub na wielopozycyjnych kierownicach. Dźwignie hamulca nie zawsze znajdują się w zasięgu ręki.



Nie używaj pedałów M_BIKE, jeśli nie spełnia jednego z tych punktów! Jeżdżenie uszkodzonym pedałem M_BIKE może spowodować poważne wypadki! Jeśli masz wątpliwości lub masz pytania, skontaktuj się z dealerem M_BIKE.



Podczas używania pedałów M_BIKE poddawany jest naprężeniom pochodzącym z powierzchni drogi i od działań kierowcy. Z powodu tych dynamicznych obciążeń, różne części pedałów polegają na zużyciu i zmęczeniu. Regularnie sprawdzaj pedały M_BIKE w odniesieniu do oznak zużycia, zarysowania, deformacji, zmian koloru i wszelkich oznak pęknięć (l).



Komponenty, które zbliżają się do zakończenia ich eksploatacji, mogą ulec zniszczeniu bez wcześniejszego ostrzeżenia. Niech dealer M_BIKE regularnie i konserwuje i serwisuje pedały M_BIKE. W przypadku wątpliwości najlepiej jest wymienić podzespoły.

Po wypadku

1.

Sprawdź akumulator (a+b). Jeśli akumulator nie jest prawidłowo umieszczony w uchwycie lub wykazuje objawy uszkodzenia, nie używaj pedału M_BIKE, a na pewno nie w trybie wspomagania napędu.

W razie potrzeby wyłączyć osobno napęd i akumulator. Uszkodzony akumulator może doprowadzić do zwarcia powodującego nagłe uszkodzenie wspomagania pedału M_BIKE w momencie, gdy go potrzebujesz.

Uszkodzenie zewnętrznej obudowy akumulatora może doprowadzić do wniknięcia wody lub wilgoci, co może prowadzić do zwarcia lub porażenia prądem. Akumulator może się zapalić, a nawet wybuchnąć! W takim przypadku skontaktuj się natychmiast ze sprzedawcą M_BIKE.

Aby uzyskać więcej informacji, patrz do instrukcji systemu producenta napędu.



2.

Sprawdź, czy wszystkie wartości są prawidłowo wyświetlane na HMI napędu (c) lub na wyświetlaczu. Nie używaj pedału M_BIKE, jeśli HMI napędu wyświetli komunikat o błędzie lub ostrzeżenie. W przypadku krytycznych błędów

system automatycznie wyłączy się. W przypadku błędów innych niż krytyczne system może działać nadal.

Nie wyruszaj na swoim pedale M_BIKE, gdy HMI napędu lub wyświetlacz pokazuje ostrzeżenie. W takim przypadku skontaktuj się natychmiast ze sprzedawcą M_BIKE.

Aby uzyskać więcej informacji, patrz do instrukcji systemu producenta napędu.



3.

Upuść swój pedał M_BIKE z małej wysokości, tak by odbił się na ziemi. Jeśli usłyszysz grzechotanie, sprawdź, skąd pochodzi. W razie potrzeby sprawdź łożyska, śruby i prawidłowe zamocowanie akumulatora.

4.

Sprawdź, czy koła są mocno zamocowane w widelcach (d) i czy koła są wycentrowane względem ramy lub widelca. Obróć koła i obserwuj szczelinę między klockami hamulca a bokami obręczy lub pomiędzy ramą a oponą.

Jeśli obręcz jest krzywa, koło wymaga wycentrowania. Jeśli nie masz możliwości wycentrowania koła tam gdzie akurat jesteś, musisz lekko otworzyć hamulec obręczowy za pomocą specjalnego mechanizmu, aby obręcz mogła poruszać się między klockami hamulcowymi bez dotykania ich. Należy pamiętać, że w tym przypadku hamulce mogą nie działać tak mocno, jak jesteś przyzwyczajony.

Niezależnie od tego, czy masz hamulce tarczowe czy obręczowe, należy natychmiast po powrocie do domu wycentrować koła u dealera M_BIKE.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziałach "System hamulcowy", "Jak używać szybkozamykaczy i osi przelotowych" oraz "Koła i opony" w niniejszej instrukcji użytkownika M_BIKE i w instrukcjach producentów komponentów.

Po wypadku



5.

Sprawdź, czy kierownica i mostek nie są ani wygięte, ani złamane, i są wypoziomowane i ustawione prawidłowo. Upewnij się, że mostek jest mocno przymocowany do widelca, próbując obrócić kierownicę w stosunku do koła przedniego (e). Krótco oprzeć się na dźwigniach hamulca, aby upewnić się, że kierownica jest mocno umocowana w mostku.

Jeśli to konieczne, w celu zapewnienia niezawodnego zacisku elementów (f), należy wyregulować części i delikatnie dokręcić śruby.

Maksymalne wartości momentu obrotowego są drukowane bezpośrednio na elementach lub podane w instrukcjach producentów komponentów.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziałach "Dostosowanie roweru M_BIKE do rowerzysty" oraz "Wspornik kierownicy" w niniejszej instrukcji obsługi M_BIKE, jak również w instrukcjach producentów komponentów.



6.

Sprawdzić, czy łańcuch nadal działa na zębatkach korby i na kasecie lub zębatce tylnej. Jeśli pedalek M_BIKE upadł na stronę łańcucha, sprawdź poprawność działania przerzutek. Poproś kogoś o podniesienie pedaleka M_BIKE za siodło i ostrożnie zmień wszystkie biegi. Zwróć szczególną uwagę na przełączanie na niższe biegi, upewniając się, że tylna przerzutka wskazuje na wyższe koronki kasety (g).

Jeśli wygięta jest tylna przerzutka lub wieszak przerzutki, tylna przerzutka może się zderzać z szprychami. To z kolei może zniszczyć tylną przerzutkę, tylne koło lub ramę.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Przerzutki" w niniejszej instrukcji obsługi M_BIKE, jak również w instrukcjach producentów komponentów.



7.

Upewnij się, że siodło nie jest przekręcone, względem górnej rury ramy (h) jako punktu odniesienia. W razie potrzeby otwórz zacisk, wyrównaj siodło i dokręć zacisk. Więcej informacji można znaleźć w rozdziałach "Dostosowanie roweru M_BIKE do kierowcy" oraz "Jak używać szybkozamykaczy i osi przelotowych" w niniejszej instrukcji użytkownika M_BIKE i w instrukcjach producentów komponentów.



Po wypadku

8.

Wreszcie, obejrzyj cały pedełek M_BIKE (i) w celu wykrycia wszelkich deformacji, zmian koloru lub pęknięć (j).

Jedź bardzo ostrożnie, wybierając najkrótszą trasę, nawet jeśli pedełek M_BIKE przeszedł przez to sprawdzenie bez żadnych problemów. Nie przyspieszaj ani nie hamuj ostro i nie jedź nie siedząc na siodelku. Jeśli masz wątpliwości co do sprawności pedeleka M_BIKE, skorzystaj z podwiezienia przez samochód, aby nie uniknąć ryzyka.

W domu musisz dokładnie sprawdzić swój pedełek M_BIKE. Uszkodzone części należy naprawić lub wymienić. Poproś dealera M_BIKE o poradę.



Po wypadku lub po przewróceniu się pedeleka M_BIKE upewnij się, zawsze sprawdzaj jego funkcjonowanie, a w szczególności ogranicznika krańcowego przerzutki tylnej.



Zdeformowane elementy, zwłaszcza elementy wykonane z aluminium, mogą pęknąć bez wcześniejszego ostrzeżenia. Nie wolno ich naprawiać, tzn. prostować, ponieważ nie zmniejszy to bezpośredniego ryzyka złamania. Odnosi się to zwłaszcza do widelca, kierownicy, mostka, korby, sztycy siedzenia i pedałów. Jeśli masz wątpliwości, dla bezpieczeństwa zawsze lepiej wymieni te części. Poproś dealera M_BIKE o poradę.

Jak używać szybkozamykaczy i osi przelotowych

Szybkozamykacze

Większość pedalek M_BIKE i szybkich pedalek M_BIKE jest wyposażona w szybkozamykacze (a) w celu zapewnienia szybkich regulacji, montażu i demontażu. Przed sprawdzeniem pedaleka M_BIKE upewnij się, czy wszystkie szybkozamykacze są zaciśnięte. Szybkozamykacze należy obsługiwać z największą starannością, gdyż bezpośrednio wpływa to na bezpieczeństwo.

Przed wyruszeniem na pedalek M_BIKE upewnij się, czy wszystkie szybkozamykacze są dobrze zamknięte. Szybkozamykacze należy traktować z największą starannością, gdyż bezpośrednio wpływają na bezpieczeństwo.

Praktykuj właściwe używanie szybkozamykaczy, aby uniknąć wypadków.



Mechanizmy szybkozamykaczy zasadniczo składają się z dwóch elementów:

1. Rączka dźwigni (b) po jednej stronie piasty, która podczas zamykania tworzy siłę zaciskową za pośrednictwem krzywki.
2. Nakrętka dociskowa (c) po drugiej stronie piasty, w której jest ustawione wstępne obciążenie gwintowanej osi (oś szybkozamykacza).



Nie należy dotykać tarczy hamulcowej bezpośrednio po zatrzymaniu się, np. po długiej jeździe na dół, można oparzyć palce! Przed zwolnieniem szybkozamykacza, zawsze pozwól, aby tarcza hamulcowa ostygła, przed otwarciem szybkiego zwolnienia.



Upewnij się, że dźwignie obu szybkozamykaczy kół są zawsze na stronie przeciwnej do łańcucha. Po może to uniknąć przypadkowego uszkodzenia koła przedniego. W przypadku pedalek M_BIKE z hamulcami tarczowymi koła przedniego i szybkozamykaczami mającymi oś $\varnothing$ 5 mm, rozsądne może być zamontowanie również szybkozamykaczy z dźwignią po stronie napędu łańcuchowego. To pomaga uniknąć kontaktu z gorącym hamulcem i zapobiega oparzeniu palców. Jeśli masz wątpliwości lub masz pytania, skontaktuj się z dealerem M_BIKE.



Nigdy nie jeździć pedalekiem M_BIKE bez uprzedniego sprawdzenia, czy koła są bezpiecznie zamocowane (d). Z niedostatecznie zamkniętym szybkozamykaczem koło może się rozluźnić, co stwarza poważne ryzyko wypadku!



Jeśli twój pedalek M_BIKE jest wyposażony w szybkozamykacze, to gdy zostawisz go na zewnątrz, należy przypiąć ramę do nieruchomego obiektu wraz z kołami.

Jak bezpiecznie zamocować elementy za pomocą szybkozamykaczy

Otworzyć szybkozamykacz. Powinieneś teraz móc odczytać "Open" (Otwarty) (a) na dźwigni. Upewnij się, że element jest zamocowany w odpowiedniej pozycji.



Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Koła i opony" w niniejszym oryginalnym podręczniku operacyjnym M_BIKE oraz w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE i w instrukcjach producentów komponentów.

Cofnij dźwignię do tyłu, jak gdybyś chciał ją zamknąć. Teraz powinieneś być w stanie odczytać "Close" (Zamknięte) (b) na zewnątrz dźwigni. Gdy zaczniesz zamykanie dźwigni, praktycznie nie będzie oporu, dopóki dźwignia nie będzie pod kątem prostym do ramy / widelca.



Aby sprawdzić, czy dźwignia jest dobrze zabezpieczona, należy nacisnąć na koniec dźwigni i spróbować ją obrócić, gdy jest zamknięta. Jeśli możesz obrócić dźwignię, otwórz ją i zwiększ napięcie wstępne. Zakręć nakrętkę mocującą po przeciwnej stronie w prawo o pół obrotu. Zamknij dźwignię szybkozamykacza i sprawdź ją ponownie na docisnięcie.

Kiedy kontynuujesz zamykanie dźwigni, opór, jaki odczuwasz, powinien rosnąć znacząco i w kierunku końca, i potrzeba jeszcze większej siły, aby domknąć dźwignię. Używaj

opuszka kciuka, podczas gdy twoje palce ciągną za nieruchomą część, na przykład widelec (c) lub widelec tylny, ale nie na tarczy hamulcowej lub szprychy, aby popchnąć ją na całość.



W położeniu końcowym dźwignia powinna być pod kątem prostym do osi szybkozamykacza (d), tzn. nie powinna wystawać. Dźwignia powinna spoczywać w pobliżu ramy lub widelca tak, aby nie można jej było przypadkowo otworzyć. Upewnij się jednak, że dźwignię można łatwo uchwycić w celu szybkiego użycia.



Na koniec podnieś pedalek o kilka centymetrów, aby koło nie dotykało ziemi i uderz oponę z góry. Jeśli jest prawidłowo zablokowane, koło będzie dobrze zamocowane do uchwytach ramy lub widelca, nie powodując grzechotania.

Jeśli sztyca siodła jest wyposażona w mechanizm z szybkozamykaczem, sprawdź, czy siodło jest mocno zamocowane przez próbę obrócenia go względem ramy.



Ze względu na bezpieczeństwo, można zastąpić szybkozamykacze specjalnymi zamkami. Można je otwierać i zamykać tylko za pomocą specjalnego, zakodowanego klucza lub klucza imbusowego. Jeśli masz wątpliwości lub masz pytania, skontaktuj się z dealerem M_BIKE.

Osie przelotowe

Osie przelotowe stosowane są, gdy pedaleki M_BIKE są narażone na duże obciążenia, tj. podczas jazdy w terenie, w górach i enduro. Stosowane są zarówno do widelców amortyzowanych, jak i wahaczy widelców tylnych z amortyzacją z odpowiednią sztywnością.

Istnieje obecnie szeroki wachlarz systemów osi przelotowych (a-d). Niektóre systemy są dociskane szybkozamykami. Inne systemy mogą wymagać specjalnych narzędzi do montażu lub demontażu.



Nieprawidłowo zamontowane koła mogą spowodować zrzucenie kierującego z pedału lub spowodować poważne wypadki! Poproś dealera M_BIKE, aby pokazał, jak obsługiwać posiadany typ osi przelotowej.



Aby zamontować oś, używaj tylko narzędzi zalecanych przez producenta. W miarę możliwości użyj klucza dynamometrycznego. Dokręć ostrożnie, zbliżając się do zalecanej maksymalnej wartości momentu obrotowego w małych krokach (kroki co 0,5 Nm) i sprawdzaj pomiędzy krokami dopasowanie elementu. Nigdy nie przekraczaj maksymalnej wartości momentu wskazanej przez producenta! Zbyt ciasne mocowanie osi może uszkodzić oś lub ramię widelca.



Konieczne przeczytaj rozdział "Jak używać szybkozamykaczy i osi przelotowych" w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE oraz w instrukcje producentów amortyzatorów, a także producentów osi i kół przed zdjęciem koła lub prowadzeniem prac obsługowych i montowania układu widelca/koła z systemem osi przelotowych.



Sprawdź mocowanie po pierwszym okresie godzin do dwóch użytkowania, a następnie po 20 godzin użytkowania.

Dostosowanie roweru M_BIKE do rowerzysty

Twoja wysokość i proporcje ciała decydują o wielkości ramy pedeleka M_BIKE. Zwróć szczególną uwagę na to, by pomiędzy krokiem a górną rurą było wystarczająco dużo miejsca, aby nie doznać urazu, gdy musisz szybko wysiąść na pedelek. Wybierając konkretny typ pedeleka, określasz przybliżoną postawę, z jaką będziesz jeździł (a + b).



Jednak niektóre elementy pedeleka M_BIKE są szczególnie zaprojektowane tak, aby można było je do pewnego stopnia dostosować do proporcji ciała. Obejmuje to sztycę siodła, kierownicę i mostek oraz uchwyty lub dźwigienki hamulca/manetki. Ponieważ wszystkie prace wymagają wiedzy, doświadczenia, odpowiednich narzędzi i umiejętności, należy ograniczyć się do dostosowania siodła. Skontaktuj się z dealerem M_BIKE, jeśli nie jesteś zadowolony z siodła lub jeśli chcesz coś zmienić. Spełni on twoje życzenie następnym razem, gdy zostawisz swój pedelek M_BIKE w warsztacie, np. dla pierwszej kontroli. Po wykonaniu jakichkolwiek czynności związanych z regulacją / montażem należy wykonać krótki test funkcjonalny, jak opisano w rozdziale "Przed każdą jazdą" i wykonać próbną jazdę na swoim pedeleku M_BIKE na obszarze wolnym od ruchu. Jeśli masz bardzo małą ramę, może wystąpić niebez-

pieczeństwo, że Twoja stopa zderzy się z przednim kołem. Dlatego upewnij się, że zatrzaski pedałów są prawidłowo wyregulowane. Wszystkie zadania opisane poniżej wymagają wiedzy mechanika i właściwych narzędzi. Zawsze dokręcaj połączenia skręcone z największą uwagą. Zwiększaj wartości momentu obrotowego i sprawdzaj dopasowanie komponentu pomiędzy odciągnięciami klucza. Użyj klucza dynamometrycznego i nigdy nie przekraczaj maksymalnych wartości momentu! Wartości momentu obrotowego podane są w rozdziale "Zalecane ustawienia momentu obrotowego" w tym oryginalnym podręczniku operacyjnym M_BIKE oraz w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE, i / lub w instrukcjach producentów komponentów. Pozycja w jakiej się siedzisz zależy od tego, jak używa się pedeleka M_BIKE (c + d).



Poproś swojego dealera M_BIKE lub swojego instruktora jazdy o pomoc. Poniższa rada jest odpowiednia dla typowych rowerów miejskich, trekkingowych i cross-country / maratonie.

Jeśli siedzenie na siodle powoduje problemy, np. ucisk w kroczu, może to być spowodowane siodłem. Twój dealer firmy M_BIKE oferuje szeroki wybór dostępnych siodła i z przyjemnością doradzi właściwy wybór.

Ustawienie siodła na odpowiednią wysokość

Prawidłowa wysokość siodła zależy od długości nóg. Podczas pedalowania śródstopie powinno znajdować się nad środkiem osi pedału. Z nogami w tej pozycji nie powinieneś być w stanie rozciągać nóg całkowicie na prosto w najniższym punkcie, w przeciwnym razie pedalowanie stanie się nieefektywne (a).

Sprawdź wysokość siodła w płaskich butach. Najlepiej to zrobić w butach odpowiednich do jeżdżenia na rowerze. Usiądź na siodelku i postaw piętę na pedale w jego najniższym położeniu. Noga powinna być w pełni rozciągnięta, a biodra powinny pozostawać w pozycji poziomej.

Aby wyregulować wysokość siodła należy odkręcić dźwignię szybkozamykacza (patrz rozdział "Jak używać szybkozamykaczy i osi przelotowych") lub śrubę mocującą obejmę podsiodłową na górnej części rury (b). To ostatnie wymaga odpowiednich narzędzi, np. klucza imbusowego, za pomocą którego można obracać śrubę od dwóch do trzech obrotów w lewo. Teraz możesz wykonać pionową regulację sztycy siedzenia.

Upewnij się, że nie należy wyciągać zbyt mocno siodelka - znak na sztycy siodelka (koniec, maks., min, stop lub podobny) powinien zawsze znajdować się w rurze podsiodłowej (c) - należy też zawsze smarować część aluminiowej lub tytanowej sztycy siodelka, która jest umieszczona w rurze podsiodłowej wykonanej z aluminium, tytanu lub stali. Nie wolno smarować sztycy i/lub rur z siodelka wykonanych z włókien węglowych w obszarze zaciskania! W zamian należy używać specjalnej pasty do smarowania elementów wykonanych z włókien węglowych.

Wyrównaj siodło tak, aby nos siodła był równoległy z górną rurą ramy i biegł wzdłuż jej osi. Ustawiając siodło użyj górnej rury ramy jako punkt odniesienia.

Zamocuj mocno siedzenie, zamykając szybkozamykacz (d), jak opisano w rozdziale "Jak używać szybkozamykaczy i osi przelotowych" lub dokręcając śrubę obejmę podsiodłową.

Sprawdź, czy sztyca jest wystarczająco zaciśnięta. Spróbuj obrócić sztycę. Jeśli się obróci, delikatnie dokręć śrubę obejmę podsiodłową lub domknij szybkozamykacz. Wykonaj kontrolę ponownie.

Czy test wyciągnięcia nogi daje prawidłowy wynik? Sprawdź, przesuwając stopę i pedał do najniższego punktu. Gdy śródstopie znajduje się dokładnie nad środkiem pedału w idealnym położeniu do pedalowania, kolano powinno być nieco ugięte. Jeśli tak, wysokość siodła jest dopasowana prawidłowo do wzrostu.

Sprawdź, czy możesz dotknąć ziemi bezpiecznie, siedząc na siodle, wyciągając nogi do podłoża. Jeśli nie, należy opuścić siodło tak, aż będzie to możliwe, przynajmniej na początek.



Ustawienie siodeła na odpowiednią wysokość



Podczas jazdy na stromych trasach zjazdowych na górskim pedeleku, obniżenie wysokości siodeła w przypadku niektórych manewrów jest korzystniejsze. Pozwala to na lepszą kontrolę nad pedelekiem M_BIKE.



Jeśli twój pedelek M_BIKE posiada siodełko Vario (g), znajdziesz więcej informacji w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE oraz w instrukcjach producentów komponentów.



Nigdy nie nakładaj smaru ani oleju na sztycę siodełka lub ramę z włókna węglowego, chyba że wewnętrzna rama znajduje się tuleja ze stopu. Jeśli zamontujesz siodełko z włókien węglowych, nie wolno nakładać do niego smaru, nawet jeśli rama wykonana jest z metalu. Po nasmarowaniu komponenty wykonane z włókien węglowych nigdy już nie zapewniają niezawodnego zacisku! W zamian należy użyć pasty montażowej do włókien węglowych.



Upewnij się, by nie dokręcić śruby zacisku mocującego siodełko zbyt mocno (e). W przeciwnym wypadku może dojść do uszkodzenia sztycy siodełka lub ramy. Ryzyko wypadku!



Nigdy nie jeźdź swoim rowerem z siodełkiem wysuniętym poza oznaczenie ograniczenia, „MIN/MINIMUM INSERT”. (f) Sztyca może się złamać lub spowodować poważne uszkodzenie ramy. W przypadku ram, których rura podsiodłowa (S/T) wystaje ponad poziom górnej rury ramy (T/T), sztyca powinna być wsadzona tak, aby znak „MIN/MINIMUM INSERT” znajdował się poniżej poziomu górnej rury tylnego trójkąta ramy (S/S).



Dobierając rozmiar ramy upewnij się, że sztyca nie wystaje ponad wskazany poziom jak w powyższym opisie. Zalecane jest jednak aby sztyca była osadzona głębiej niż oznaczenie ograniczenia „MIN/MINIMUM INSERT”.



Jeśli sztyca siodełka nie porusza się swobodnie wewnątrz rury podsiodłowej lub nie może być wystarczająco dokręcona, należy zwrócić się do dealera M_BIKE. Nie używaj siły!



Dokręć ostrożnie, zbliżając się do zalecanej maksymalnej wartości momentu obrotowego w małych krokach (kroki co 0,5 Nm) i sprawdzaj pomiędzy krokami dopasowanie elementu. Nigdy nie przekraczaj maksymalnej wartości momentu wskazanej przez producenta!



Regulacja wysokości kierownicy

Wysokość kierownicy w porównaniu do siodła oraz odległość pomiędzy siodłem a kierownicą określa pochYLENIE tułowia do przodu (a). Obniżenie kierownicy zapewni bardziej aerodynamiczną pozycję i przynosi większe obciążenie na przednie koło.

Jednakże, wymaga to również bardzo pochylonej pozycji, która jest męcząca i mniej komfortowa, ponieważ zwiększa napięcie na nadgarstkach, ramionach, plecach, tułowi i szyi.

Istnieją trzy różne systemy mostków, które umożliwiają pionową regulację kierownic, tj. konwencjonalny, regulowany i mostka Aheadset®. Systemy te wymagają szczególnej wiedzy. W związku z tym poniższe opisy mogą być niekompletne.

Jeśli masz wątpliwości lub masz pytania, skontaktuj się z dealerem M_BIKE.



Mostek (b) jest jedną z części przenoszących obciążenie pedeleka M_BIKE. Zmiany w nim mogą pogarszać bezpieczeństwo. Jeśli masz wątpliwości lub masz pytania, skontaktuj się z dealerem M_BIKE.



Te procedury wymagają pewnych umiejętności manualnych i (specjalnych) narzędzi. Poproś dealera M_BIKE, aby wyjaśnił Ci zarówno funkcjonowanie, jak i dopasowanie mostków lub pozwól mu wykonać tę pracę.



Połączenia skręcane mostka i kierownicy muszą być dokręcone do wymaganych wartości momentu obrotowego. Jeśli nie uwzględni się zalecanych wartości, kierownica lub mostek mogą się poluzować lub pęknąć.



Mostki występują w różnych długościach (c), a także średnicach. Mostek niewłaściwego wymiaru może stać się źródłem niebezpieczeństwa: kierownica lub mostki mogą pęknąć, co skutkuje wypadkiem. Podczas wymiany części należy używać tylko części, które noszą odpowiedni znak, oraz dla bezpieczeństwa, oryginalne części zamienne. Twój dealer M_BIKE z przyjemnością Ci pomoże.



Upewnij się, że zespół kierownica/mostek jest zatwierdzony przez producenta kierownicy i/lub mostka.

Użyj klucza dynamometrycznego (d) i nigdy nie przekraczaj maksymalnego momentu obrotowego! Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Zalecane ustawienia momentu obrotowego" w niniejszym oryginalnym podręczniku operacyjnym M_BIKE oraz w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE i w instrukcjach producentów komponentów.



Upewnij się, że obszar mocowania kierownicy nie zawiera ostrych krawędzi.



Regulacja wysokości kierownicy



Konwencjonalne mostki

Kierownice z tradycyjnymi mostkami pozwalają na ograniczoną korektę. Odbywa się to przez przesuwanie mostka w górę lub w dół wewnątrz rury kierownicy widelca z pomocą podkładek dystansowych (e).

Poproś dealera M_BIKE, aby wyjaśnił Ci zarówno funkcjonowanie, jak i dopasowanie mostków, lub, jeszcze lepiej, niech wykona regulację sam.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Dostosowanie wysokości kierownicy" w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE oraz w instrukcjach producentów elementów.



Nigdy nie należy używać pedeleka M_BIKE z mostkiem, który został wyciągnięty poza znak maksymalnej dopuszczalnej wysokości (f)! Sprawdź wszystkie połączenia śrubowe i sprawdź hamulce przed wyjazdem!



Nigdy nie próbuj wykręcać nakrętki kontrującej steru, gdy chcesz dokonać regulacji wysokości mostka, ponieważ możesz rozregulować łożyska.

Regulowane mostki

Istnieją różne rozwiązania umożliwiające regulację pochylenia przedniej części regulowanych mostków:

Niektóre konstrukcje wykorzystują śruby na bokach złącza (g), inne mają śruby wchodzące od góry lub dołu, a inne są wyposażone w dodatkowe mechanizmy blokujące lub śruby regulacyjne.

Poproś dealera M_BIKE, aby wyjaśnił Ci zarówno funkcjonowanie, jak i dopasowanie mostków, lub, jeszcze lepiej, niech wykona regulację sam.



Mostki do systemów bezgwintowych, systemu Aheadset®

W przypadku pedalek M_BIKE z rurą przednią Aheadset® mostek służy również do regulacji wstępnego kasowania luzu łożysk. Jeśli zmienisz położenie mostka, musisz odpowiednio wyregulować stery. Więcej informacji można znaleźć w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE oraz w instrukcjach producentów elementów.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Dostosowanie wysokości kierownicy" w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE oraz w instrukcjach producentów elementów.

Zakres ustawiania pionowego jest określany przez pierścienie pośrednie, zwane również przekładkami dystansowymi (h). W przypadku modeli mostków typu flip-flop (i), mostek można zamontować odwrotnie, aby uzyskać inną wysokość kierownicy.

Poproś dealera M_BIKE, aby wyjaśnił Ci zarówno funkcjonowanie, jak i dopasowanie mostków, lub, jeszcze lepiej, niech wykona regulację sam.

Regulacja wysokości kierownicy



W przypadku mostków odwracalnych, linki mogą okazać się zbyt krótkie. W takim przypadku jazda może być niebezpieczna. W razie wątpliwości należy zwrócić się do dealera M_BIKE.



Podczas usuwania podkładek dystansowych należy skrócić długość rury sterowej widelca. Ta zmiana jest nieodwracalna. Skrócenie powinno być dokonywane przez dealera M_BIKE, ale dopiero po ustaleniu Twojej ulubionej pozycji.



Należy pamiętać, że regulacja położenia mostka powoduje zmianę położenia kierownicy, dźwigni hamulca i manetek. Ponownie wyreguluj te elementy zgodnie z opisem w rozdziale "Regulacja pochylenia kierownicy i dźwigni hamulców".



Korekcja położenia do przodu, do tyłu i poziome pochylenie siodełka

Nachylenie górnej części ciała (a), a tym samym komfort jazdy i siła pedalowania, zależy również od odległości pomiędzy uchwytami kierownicy i siodełka. Ta odległość może być nieco zmieniona przez zmianę położenia siodełka w zakresie sztycy. Wpłyne to również na pedalowanie. W zależności od tego, czy siodełko jest ustawione bardziej do przodu, czy do tyłu pedalek, pozycja pedalowania nóg zmieni się na bardziej lub mniej korzystną.

Siodełko powinno się znajdować w pozycji poziomej, aby pozwolić na spokojne pedalowanie. Jeśli jest pochylone, stale będziesz musiał opierać się o kierownicę, aby uniknąć zsunięcia się z niego.



Połączenia sztycy siodełka muszą być dokręcone do wymaganych wartości momentu obrotowego. Użyj klucza dynamometrycznego i nigdy nie przekraczaj maksymalnego momentu obrotowego! Wartości momentów można znaleźć w rozdziale "Zalecane wartości momentu obrotowego" w niniejszym oryginalnym podręczniku operacyjnym M_BIKE oraz w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE i w instrukcjach producentów komponentów.



Upewnij się, że siodełko jest zablokowane w zakresie oznaczonym (b) na drutach (szynach) siodełka. W przeciwnym razie siodełko może zostać uszkodzone! Sprawdzić śruby za pomocą klucza dynamometrycznego raz w miesiącu zgodnie z zalecanymi wartościami.

Korekcja położenia do przodu, do tyłu i poziome pochylenie siodełka



Zakres ustawień siodła jest bardzo mały. Wymiana mostka umożliwia znacznie większe dopasowanie do pozycji wyjściowej kierującego, ponieważ mostki mają różne długości. W ten sposób można osiągnąć różnice przekraczające dziesięć centymetrów. W takim przypadku zazwyczaj trzeba dostosować długości linek - praca, którą lepiej powierzyć dealerowi M_BIKE!



Producenci siodełek dostarczają swoje produkty ze szczegółowymi instrukcjami. Przeczytaj je uważnie, zanim zaczniesz regulować położenie siodełka. Jeśli masz wątpliwości lub masz pytania, skontaktuj się z dealerem M_BIKE.



Regulacja pozycji i nachylenia siodełka

W patentowanych sztycach siodełka (c) jedna środkowa śruba imbusowa zabezpiecza mechanizm jarzma, który steruje pochyleniem i poziomą pozycją siodełka. Niektóre sztyce siodełka mają dwie śruby obok siebie.

Zwolnij śruby na górze sztycy siodełka. Zwolnić śruby od dwóch do trzech obrotów w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, w przeciwnym wypadku cały zespół może się rozlecieć.

Przesuń siodełko do przodu lub do tyłu, tak jak to potrzebuje. Być może trzeba będzie lekko popchnąć siodełko, aby je poruszyć. Proszę przestrzegać oznaczeń na drutach (szynach) siodełka.

Upewnij się, że siodełko pozostaje w poziomie (d) podczas dokręcania śrub. Pedelek M_BIKE powinien stać na równym podłożu podczas regulacji siodełka.

Po znalezieniu preferowanej pozycji upewnij się, że obydwie połowki jarzma dobrze przylegają do główki sztycy, zanim śruby zostaną dokręcone do odpowiedniej wartości momentu obrotowego, zgodnie z zaleceniami producenta sztycy. Dokręć śruby za pomocą klucza dynamometrycznego zgodnie z instrukcjami producenta. Po zamocowaniu siodełka sprawdź, czy nie opiera się pochyłaniu, naciskając rękami na oba końce siodełka.



Sprawdź śruby za pomocą klucza dynamometrycznego raz w miesiąc, zgodnie z wartościami podanymi bezpośrednio na częściach i / lub w instrukcjach obsługi producentów komponentów.



Sprawdź śruby za pomocą klucza dynamometrycznego. Słabo dokręcone lub luźne śruby mogą się odkręcić. Ryzyko wypadku!

Korekcja położenia do przodu, do tyłu i poziome pochylenie siodełka

Mocowanie za pomocą dwóch śrub (e): zwolnij obie śruby od dwóch do trzech obrotów w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, w przeciwnym wypadku cały zespół może się rozpaść. Przesuń siodełko do przodu lub do tyłu tak, aby ustawić pożądane położenie poziome. Być może trzeba będzie lekko popchnąć siodełko, aby je poruszyć. Proszę przestrzegać oznaczeń na drutach (szynach) siodełka.

Dokręć obie śruby równomiernie (f) tak, aby siodełko pozostało pod tym samym kątem. Jeśli chcesz lekko opuścić nosek siodełka, dokręć przednią śrubę zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Być może trzeba trochę połuzować tylną śrubę. Aby opuścić tylną część siodełka, śrubę tylną należy dokręcić zgodnie z ruchem wskazówek zegara, a jeśli jest to konieczne, przednią śrubę należy zwolnić. Po zamocowaniu siodełka sprawdź, czy opiera się pochyłaniu, przykładając swój ciężar na siodełko z rękami po obu stronach siodełka (g).

Jeśli masz jarzmo z pojedynczym system śrub (h), odkręć śrubę mocującą tak bardzo, jak to możliwe, nie luzując nakrętki zabezpieczającej po zewnętrznej stronie zacisku. Ogólnie rzecz biorąc, nie jest konieczne całkowite odłączenie mechanizmu.

Jeśli okaże się, że konieczne jest odkręcenie pojedynczej śruby mocującej, wyjmij ją z uchwytu zaciskowego. Spowoduje to zwolnienie zewnętrznych elementów zaciskowych.

Zamontuj druty siodełkowe w wewnętrznych częściach zaciskowych, dodaj zewnętrzne części jarzma i włóż śrubę. Jeśli szerokość siodełka nie pasuje dokładnie do rowków zaciskowych, nie próbuj ich wciągać. Mechanizm zaciskowy lub druty siodełka mogą złamać się i spowodować wypadek i / lub obrażenia rowerzysty. Użyj innego modelu siodełka lub skontaktuj się z dealerem M_BIKE.

Jeśli druty siodełkowe wpadają w rowki zaciskowe, przesuń siodełko na sztycy i upewnij się, że zacisk jest ustawiony w połowie drogi wzdłuż całej długości drutów. Ustaw siodełko tak, aby jego górna powierzchnia była równoległa do podłoża.

Dokręć śrubę stopniowo i upewnij się:

1. Jarzmo jest nadal prawidłowo zamocowane na sztycy
2. Zaciski jarzma są równomiernie zaciśnięte wokół każdego z drutów siodełka.

Gdy na obu drutach jest równomierny docisk, dokręć osiągnięty maksymalny moment obrotowy wskazany w newtonometrach (Nm) na sztycy.



Sprawdź śruby za pomocą klucza dynamometrycznego raz w miesiącu, zgodnie z wartościami podanymi bezpośrednio na częściach i / lub w instrukcjach obsługi producentów komponentów. Słabo dokręcone lub luźne śruby mogą się odkręcić. Ryzyko wypadku!



Ustawianie dźwigni hamulca

W większości układów hamulcowych można regulować odległość pomiędzy dźwignią hamulca i uchwytem kierownicy. Daje to szczególnie osobom, które mają małe ręce, wygodę umiejscowienia dźwigni hamulca bliżej uchwytów (a).



hamulcowy" w niniejszej instrukcji obsługi M_BIKE, jak również w instrukcjach producentów komponentów.



Na większości rowerów znajduje się mała śrubka regulacyjna w pobliżu przewodu hamulcowego hamulca dźwigni hamulca.

Obróć tę śrubę w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (b) i sprawdź, jak działa regulacja dźwigni przy tej czynności.



Hamulce hydrauliczne są również wyposażone w urządzenia regulacyjne przy dźwigni hamulca. Istnieją różne systemy. Poproś dealera M_BIKE o poradę lub zapoznaj się z instrukcjami producentów komponentów.

Podczas regulacji zasięgu dźwigni upewnij się, że pierwszy człon palca wskazującego dotyka dźwigni hamulca (c). Następnie należy sprawdzić prawidłową regulację i funkcjonowanie układu hamulcowego, jak opisano w rozdziale "Układ

Regulacja pochylenia kierownicy i dźwigni hamulca

Kierownice są zazwyczaj lekko wygięte na końcach. Ustaw kierownicę w pozycji, w której nadgarstki są opuszczane i nie obracają się zbyt mocno na zewnątrz. Zwolnić śrubę imbusową od spodu lub na przedniej części mostka. Obróć kierownicę w żądane położenie. Upewnij się, że kierownica jest dokładnie wyśrodkowana w mostku. Ostrożnie dokręć śruby za pomocą klucza dynamometrycznego.

Upewnij się, że górne i dolne gniazda zaciskowe mostka są równoległe i identyczne odnośnie szerokości (d). Jeśli masz mostek z kilkoma śrubami, dokręć je równomiernie i na krzyż, tzn. naprzemiennie i stopniowo za pomocą klucza dynamometrycznego i przestrzegaj zalecanych wartości momentu obrotowego.

Spróbuj obrócić kierownicę po zaciśnięciu (e) i w razie potrzeby dokręć śrubę. Użyj klucza dynamometrycznego i nigdy nie przekraczaj wartości maksymalnego momentu obrotowego! Znajdziesz je bezpośrednio na komponentach i / lub w instrukcjach producentów komponentów.

Jeśli kierownica nie jest dociągnięta z określonym momentem obrotowym, użyj pasty montażowej do włókien węglowych.



Upewnij się, że nie można dociągnąć dźwigni hamulca do kierownicy. Twoja maksymalna siła hamowania powinna być osiągnięta przed tym punktem.



W przypadku hamulców hydraulicznych i hamulców tarczowych postępuj zgodnie z instrukcjami producenta hamulca. Jeśli masz wątpliwości lub masz pytania, skontaktuj się z dealerem M_BIKE.

Po wyregulowaniu kierownicy należy wyregulować zespół dźwigni hamulca/manetek. Zwolnić śrubę imbusową w obu zespołach. Obróć dźwignie w stosunku do kierownicy. Usiądź w siodle i umieść palce na dźwigniach hamulca.

Sprawdź, czy tylna część dłoni tworzy prostą linię z linią przedramienia (f). Ponownie skręć zespoły za pomocą klucza dynamometrycznego i wykonaj test skręcania! Dźwignie hamulca nie muszą być całkowicie ciasno skręcone. W przypadku upadku zaletą jest możliwość obrócenia dźwigni hamulca.



Dokręć śruby mostka (g), aż szczeliny zaciskowe pomiędzy korpusem mostka a pokrywą czołową będą równoległe i identyczne co do szerokości u góry i u dołu. Dokręć śruby równomiernie i na krzyż, tzn. naprzemiennie i stopniowo, używając klucza dynamometrycznego do niższych wartości zalecanych wartości momentu obrotowego.



Regulacja pochylenia kierownicy i dźwigni hamulca

Rogi i wielopozycyjne kierownice zapewniają dodatkowe sposoby chwytania kierownicy.



Należy pamiętać, że odległość, której potrzebujesz, żeby zatrzymać rower, zwiększa się, gdy jeździsz rękami na rogach (h) lub na wielopozycyjnych kierownicach. Dźwignie hamulca nie zawsze znajdują się w zasięgu ręki.



Nigdy nie ustawiaj rogów w pozycji pionowej ani z końcówkami skierowanymi do tyłu, ponieważ zwiększyłoby to ryzyko urazu w razie wypadku.



Zauważ, że przykręcone połączenia mostka, kierownicy, rogów i hamulców muszą być dokręcone przy określonych momentach obrotowych. Użyj klucza dynamometrycznego i nigdy nie przekraczaj maksymalnych wartości momentu! Wartości momentu obrotowego podane są w rozdziale "Zalecane ustawienia momentu obrotowego" w niniejszym oryginalnym podręczniku obsługi M_BIKE, a także w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE, bezpośrednio na komponentach i / lub w instrukcjach komponentów producentów.



Jeśli chcesz zamontować wielopozycyjną kierownicę na pedale M_BIKE lub rogi na aluminiowych kierownicach pedału M_BIKE, uprzednio dowiedz się, czy można je zastosować do pedału M_BIKE. W razie potrzeby skontaktuj się wcześniej z dealerm M_BIKE.

Układ hamulcowy

Hamulce (a + b) służą do dostosowania prędkości do otaczającego terenu i ruchu. W sytuacjach awaryjnych, hamulce muszą jak najszybciej zatrzymać pedalek M_BIKE.

W przypadku takiego hamowania awaryjnego ciężar jeżdżca przesuwa się gwałtownie, co zmniejsza obciążenie tylnego koła. Szybkość hamowania jest przede wszystkim ograniczona przez niebezpieczeństwo utraty kontaktu tylnej części koła z gruntem, powodując wywrócenie się pedału M_BIKE, a po drugie przez przyczepność opon na drodze. Ten problem staje się szczególnie dotkliwy podczas jazdy w dół. W związku z tym, w przypadku hamowania awaryjnego, należy jak starać się przesunąć swój ciężar jak najdalej do tyłu i w kierunku ziemi.

Równocześnie uruchomić oba hamulce (c) i pamiętać, że z powodu przenoszenia ciężaru, przednie hamulce mogą powodować znacznie lepsze działanie hamulcowe na powierzchni z dobrą przyczepnością.

Warunki hamowania na nieutwardzonych powierzchniach różnią się (d), tzn. nadmierne hamowanie przedniego koła może spowodować poślizg kół.



Przyporządkowanie dźwigni hamulca do zacisku hamulca może się zmieniać, np. lewa dźwignia może działać na hamulec przedni. Sprawdź kartę roweru i upewnij się, czy dźwignia hamulca przedniego hamulca znajduje się ze strony, do której przywykłeś (po prawej lub po lewej). Jeśli nie, sprawdź u dealera M_BIKE, jak po raz pierwszy włączyć dźwignie hamulca. Jeśli nie, poproś dealera M_BIKE, aby przełożył dźwignie hamulca, zanim pojedziesz rowerem pierwszy raz.

Przed pierwszą jazdą zapoznaj się z obsługą. Ćwicz hamowanie na różnym rodzaju powierzchniach w obszarze wolnym od ruchu.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "System hamulcowy" w obszernej instrukcji użytkownika M_BIKE oraz w instrukcjach producentów komponentów.

Układ hamulcowy



Zachowaj ostrożność, przyzwyczajając się do hamulców. Ćwicz awaryjne hamowanie w miejscu, w którym nie ma ruchu, dopóki nie będziesz w stanie kontrolować pedaleka M_BIKE. To uchroni Cię od wypadku w ruchu drogowym.



Deszczowa pogoda zmniejsza efekt hamowania i przyczepność opon. Podczas jazdy w deszczu należy pamiętać o większych odstępach, zmniejszyć prędkość i ostrożnie uruchamiać hamulce.



Upewnij się, że powierzchnie hamulcowe i klocki hamulcowe są całkowicie wolne od wosku, smaru i oleju. Ryzyko wypadku!



Podczas wymiany części należy używać tylko części, które noszą odpowiednie oznakowanie, oraz na wszelki wypadek, oryginalne części zamienne. Twój dealer M_BIKE z przyjemnością Ci pomoże.



Przed przystąpieniem do naprawy lub obsługi hamulców, lub przed wykonaniem jakichkolwiek czynności, przeczytaj rozdział "System hamulcowy" w instrukcji użytkownika M_BIKE oraz zapoznaj się z instrukcją producenta hamulców.



Układ przełączania biegów

Przekładnia łańcucha

Za pomocą zmiany biegów w Twoim rowerze M_BIKE (a+b) można dostosować przełożenie do rezerwy terenu i pożądanego 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.



Podczas całego procesu przełączania biegów należy luźno naciskać na pedały (c). Siła pedałowania powinna jednak ulec znacznej redukcji. W szczególności podczas przełączania należy naciskać na pedały powoli i bez użycia siły.



W przypadku rowerów M_BIKE Pedelec częstotliwość oraz siłę pedałowania zredukować należy na krótko przed przełączeniem. W ten sposób zapewniasz krótkie przerwanie napędu. Jeśli zaś konsekwentnie pedałujesz dalej, to moc łańcucha może spowodować jego awarię.



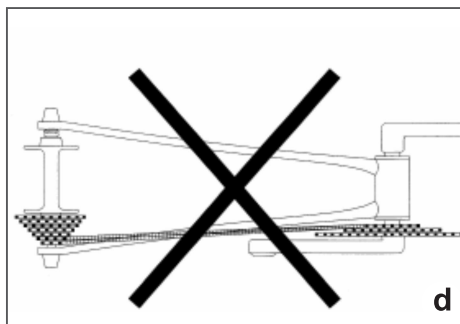
Do momentu zapoznania się z zasadą działania dźwigni lub manetek obrotowych w rowerze M_BIKE, zmianę biegów należy ćwiczyć na terenie wyłączonym z ruchu drogowego.



Obecnie rowery M_BIKE Pedelec dysponują z przodu tylko jednym kołem łańcuchowym. Dlatego nie ma przerzutki przedniej, a po lewej stronie kierownicy nie ma manetki.



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



Zasady działania i obsługa

(dotyczy modeli posiadających więcej niż jedną zębatkę mechanizmu korbowego)

Przerzutki funkcjonują zawsze zgodnie z poniższą zasadą:

Duże koło łańcuchowe z przodu

- wysoki bieg - wyższe przełożenie

Małe koło łańcuchowe z przodu

- niski bieg - niższe przełożenie

Duża zębatka z tyłu

- niski bieg - niższe przełożenie

Mała zębatka z tyłu

- wysoki bieg - wyższe przełożenie

Układ przełączania biegów

Zwykle przełączniki zamontowane są w następujący sposób:

Manetka prawa - tylne zębatki

Manetka lewa - przednie koła łańcuchowe

Nowoczesne rowery miejskie, trekkingowe, szosowe M_BIKE mogą mieć do 30 biegów, jednakże przy częściowym pokrywaniu - w rzeczywistości korzystać można z 15 do 18 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 (d) lub gdy biegnie z przodu po największym kole łańcuchowym i po wewnętrznych (dużych) zębatkach z tyłu (e).

Suport (f) 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. Stabilne osadzenie suportu w ramie należy regularnie sprawdzać.

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

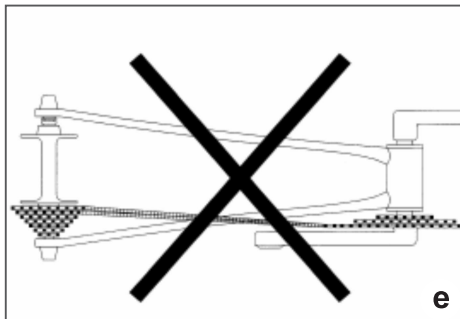
Proces przełączania biegów rozpoczyna się, w zależności od wbudowanego systemu przełączania biegów, poprzez uruchomienie manetki (h), układ dźwigni hamulca i manetki lub też krótkie przekręcenie nadgarstkiem w manetkach obrotowych. Podczas całego procesu przełączania biegów należy pedałować. Siła pedałowania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

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

W przypadku manetek z regulu 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 na raz. Uruchomienie lewej dźwigni kciukiem powoduje przełączenie na wyższy bieg.

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



Układ przełączania biegów



Zapoznaj się ponadto dokładnie z instrukcją producenta układu przełączania biegów. Zapoznaj się z działaniem nowego układu przełączania biegów w miejscu wyłączonym z ruchu drogowego. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się z Twoim sprzedawcą M_BIKE.

Inaczej sytuacja przedstawia się w manetkach obrotowych (j). 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.



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



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.



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 nazbyt silne naciskanie na pedały. W szczególności na przerzutce przedniej nie należy przełączać pod obciążeniem, gdyż skracza to znacznie żywotność łańcucha. Ponadto łańcuch może zablokować się między rurą dolną tylnego wi-dełca a kołami łańcuchowymi ("chain suck").

Sprawdzanie i ustawianie

Twój sprzedawca M_BIKE przed przekazaniem Twojego roweru M_BIKE wyregulował przekładnię łańcuchową. W trakcie pokonywania pierwszych kilometrów linki Bowdena mogą się jednak wydłużyć, co powoduje osłabienie precyzji oraz brzęczenie łańcucha podczas przełączania biegów.



Układ przełączania biegów

dania dla doświadczonej osoby. Jeśli mimo to chcesz wykonać prace we własnym zakresie, zapoznaj się dodatkowo z instrukcją producenta układu przełączania biegów. W razie trudności z układem przełączania biegów zwróć się do Twojego sprzedawcy M_BIKE.



Po przejechaniu 100-300 km lub po 5-15 godzinach użytkowania lub 4-6 tygodniach, najpóźniej jednak po trzech miesiącach, należy zawieźć nowy rower M_BIKE do sprzedawcy M_BIKE w celu przeprowadzenia pierwszego okresowego przeglądu SPR.

Ustawianie przerzutki tylnej

Naciągnąć linkę przy regulowanym zaczepie do linek przy manetce lub przy śrubie nastawczej, przez którą przebiega linka Bowdena w drodze do przerzutki tylnej (a). W tym celu przełączyć na najmniejszą zębatkę i wykręcać śruby co pół obrotu aż linka będzie naciągnięta. Po każdym naciągnięciu sprawdzić, czy łańcuch sprawnie wspina się bezpośrednio na następną zębatkę. W tym celu należy przekręcać korby ręcznie (b) lub przejechać się rowerem M_BIKE 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.



Całościowe ustawianie przerzutki tylnej i przerzutki przedniej, to zadania dla doświadczonej osoby. Zapoznaj się koniecznie z instrukcją obsługi producenta układu przełączania biegów. W razie trudności z układem przełączania biegów zwróć się do Twojego sprzedawcy M_BIKE.



Jeśli osoba trzecia podtrzyma tylne koło w powietrzu, można funkcję tą łatwo przetestować poprzez przekręcenie 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 zakres obrotu przerzutki (c). Twój sprzedawca M_BIKE 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



Układ przełączania biegów

oznaczone są literą „H” (high gear) oraz literą „L” (low gear) (d). „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 przełącz na największą tylną zębatkę i sprawdź, czy kółko prowadzące przerzutki tylnej znajduje się dokładnie pod szpicami zębatki. Przekręć śrubę oznaczoną literą „L” w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara (e), aż ruszenie przerzutki w kierunku szprych nie będzie już możliwe - ani poprzez uruchamianie dźwigni ani poprzez nacisk ręką.

Poprzez to ustawienie 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 możliwe.



Jeśli doszło do przewrócenia Twojego roweru M_BIKE 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.



Po ustawieniu układu przełączania biegów konieczne przeprowadź jazdę próbną z dala od ruchu drogowego.



Twój rower M_BIKE oddawaj regularnie do przeglądu u Twojego sprzedawcy ME_BIKE.

Ustawienie przerzutki przedniej

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

Przy przerzutce przedniej (b) 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 (c).



Układ przełączania biegów



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. Istnieje ryzyko upadku!



Po ustawieniu układu przełączania biegów konieczne przeprowadź jazdę próbną z dala od ruchu drogowego.

Przekładnia w piaście (piasty układu przełączania)

Zasady działania i obsługa

Zaletą przekładni w piaście (a+b) jest jej zamknięta budowa - w przeciwieństwie do przekładni łańcuchowych układ łańcuchowy znajduje się wewnątrz piasty, a tylko przełożenie podstawowe z przedniego koła łańcuchowego na tylne zębatki znajduje się na zewnątrz. Ponadto wszystkie biegi przełączyć można jednym uchwytem pod rząd.

W przypadku regularnej pielęgnacji łańcuch napędowy wytrzymałe zdecydowanie dłużej. W szczególności jeśli jest on chroniony przed zmiennymi warunkami pogodowymi pełną osłoną łańcucha.

Przenoszenie energii oraz dostosowywanie przełożenia odbywają się w przekładniach w piaście z reguły poprzez jedną lub kilka przekładni planetarnych - w zależności od liczby biegów. W celu przełączenia należy krótko zredukować moc pedalowania.

W przeciwieństwie do przekładni łańcuchowych przekładnie w piaście można kombinować nie tylko z uruchamianymi ręcznie hamulcami (hamulce szczękowe, bębnowe, rolkowe lub tarczowe), lecz także z hamulcami typu torpeda (c) (hamulce rolkowe lub bębnowe), uruchamiane poprzez cofnięcie pedałów. Najskuteczniej funkcjonuje to, gdy pedały znajdują się w pozycji poziomej.

W przypadku przekładni w piaście oraz przekładni manualnych „1” oznacza pierwszy, najniższy bieg. Biegi przełącza się po kolei, najlepiej w chwili krótkiego zatrzymania pedałów, przynajmniej jednak przy zmniejszonym na nie nacisku. Najwyższa cyfra oznacza najwyższy bieg.



Zawsze zwracaj uwagę, aby proces przełączania biegów przebiegał w miarę możliwości bez odgłosów i nacisku.



Zapoznaj się ze sposobem działania układu przełączania biegów na terenie wyłączonym z ruchu drogowego i przećwicz obchodzenie się z manetkami, manetkami obrotowymi oraz układem hamulcowym przed jazdą w ruchu drogowym.

Układ przełączania biegów



W niektórych przekładniach w piśmie skuteczność hamulca torpeda zależy od wrzuconego biegu. Koniecznie dokładnie przeczytaj instrukcję obsługi producenta układu przełączania biegów oraz zapoznaj się przed pierwszą jazdą w ruchu drogowym z funkcjonowaniem hamulca.



Montaż oraz demontaż koła różni się w porównaniu do rowerów z przekładnią łańcuchową. Zapoznaj się z rozdziałem „Awaria opony” i miej na uwadze wskazówki w instrukcji obsługi producenta.

Kontrola, poprawianie ustawień i konserwacja

Przekładnie w piśmie wymagają nieznacznej konserwacji i rzadkiego poprawiania ustawień. Sprawdź - w szczególności podczas montażu i demontażu koła - napięcie łańcucha i przeczytaj w tym celu rozdział „Łańcuch - pielęgnacja i zużycie”.

Jeśli zaskakiwanie stopni biegów nie funkcjonuje bezbłędnie, zwróć się do Twojego sprzedawcy M_BIKE.

Ustawienie przekładni w piśmie

Przełącz na czwarty (4) bieg. Spójrz z góry na prawą stronę piasty (a). Zauważysz tam dwa żółte oznaczenia. Oba oznaczenia muszą się znajdować na tej samej wysokości, to znaczy tworzyć jedną linię.

Przekręć śrubkę nastawczą przy manetce (b), aż do osiągnięcia prostej linii.



Regularnie sprawdzaj bezpieczne osadzenie połączenia śrubowego piasty oraz w razie potrzeby sztycy dynamometrycznej (c) przy ramie.



Shimano zaleca przykładowo regularnie prace konserwacyjne (wymianę oleju) co 5000 km lub co dwa lata. Zapoznaj się z instrukcją obsługi producenta układu przełączania biegów lub zwróć się do Twojego sprzedawcy M_BIKE.



Miej ponadto na uwadze instrukcję obsługi producenta układu przełączania biegów. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się z Twoim sprzedawcą M_BIKE.



Łańcuch - pielęgnacja 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 ściereki przesiąkniętej małą ilością oleju (d). Specjalne środki odtłuszczające nie są konieczne, a raczej szkodliwe.

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



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



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.



Pięgnacja łańcucha

Łańcuchy należą w Twoim rowerze MERIDA 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 nazbyt ukośnie i naciskaj na pedały z możliwie jak najwyższą częstotliwością pedalowania.

Łańcuchy przekładni łańcuchowych osiągają swoją granicę zużycia po przejechaniu ok. 1000 do 3500 km lub po okresie 50 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 MERIDA dysponuje precyzyjnymi urządzeniami pomiaru do sprawdzania zużycia (f). Wymiana łańcucha jest zadaniem dla specjalisty, ponieważ konieczne są specjalistyczne narzędzia oraz wybór łańcucha dopasowanego do przekładni.



Jeśli Twój rower MERIDA użytkowany jest w ekstremalnych warunkach, żywotność łańcucha, kasety i zębatek może ulec skróceniu. Źle znitowany lub silnie zużyty łańcuch może się zerwać i być przyczyną upadku.



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



Koła i opony

Koło składa się z piasty, szprych oraz obręczy. Na obręcz montowana jest opona, w której w najczęściej stosowanym systemie t.j. oponach drutowanych lub zwijanych, umieszczona jest dętka. W celu ochrony wrażliwej dętki na posiadający często ostre krawędzie spód obręczy (a) nakładana lub naklejana jest taśma.

Drugim rozpowszechnionym systemem są opony bezdętkowe (Tubeless) wymagające specjalnych obręczy bez otworów oraz na stałe przykręconych zaworów.

Masa rowerzysty i bagażu oraz nierówności podłoża mocno obciążają koła. Koła produkowane są co prawda starannie i dostarczane są po wycentrowaniu, mimo to szprychy oraz nypły mogą na początku się nieco poluzować. Dlatego też konieczne jest sprawdzenie oraz w razie potrzeby ponowne wycentrowanie kół przez Twojego sprzedawcę M_BIKE już po przejechaniu pierwszych 100 do 300 kilometrów lub po 5 do 15 godzinach użytkowania.

Po tym okresie dotarcia koła należy regularnie poddawać je przeglądowi, przy czym ponowne naprężenie konieczne jest raczej rzadko (b).



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



Dalsze informacje na temat szytek i opon bezdętkowych nie będą wymieniane. Zapoznaj się z instrukcjami producenta obręczy, producenta opony oraz kleju i zasięgnij rady Twojego sprzedawcy M_BIKE.

Opony, dętki, 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 toczone oraz właściwości przyczepne. Twój sprzedawca M_BIKE 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 (np. 40-622) (d) oznacza szerokość opony wynoszącą 40 mm w stanie napompowania oraz średnicę (wewnętrzną) opony wynoszącą 622 mm. Drugą informacją jest podanie wymiarów w calach (np.. 28x1,5").

Opony muszą być napompowane należyтым 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 mo-



a



b



c



d

Koła i opony

że być powodem tzw. „snake bite” (ukąszenie węża), przy którym po najechaniu kołem na przeszkodę zostaje uszkodzona dętka.

Zalecane przez producenta ciśnienie powietrza z reguły podane jest na ścianie bocznej opony lub na etykiecie informującej o typie opony (e). 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. Dlatego ciśnienie należy dopasować do własnej masy oraz preferencji jazdy.

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

Same opony drutowane i zwijane i sama obręcz nie są hermetyczne. W celu utrzymania ciśnienia wewnątrz, dętkę wkłada się w oponę i napełnia powietrzem przez zawór.

Obręcze opon drutowanych oraz zwijanych zasadniczo wymagają wysokiej jakości taśmy na obręcz. Chroni ona dętkę również przed powstającym przy hamowaniu gorącem, które może być powodem pęknięcia dętki.



Zużyte, popękane lub lamiwe opony należy wymienić. Wilgoć i brud mogą dostać się do środka i uszkodzić opony od wewnątrz. Dętka mogłaby pęknąć. Niebezpieczeństwo upadku



Przy użyciu szerszej lub wyższej opony niż seryjnie zamontowana może podczas powolnej jazdy dojść do uderzenia stopą o koło przednie. Niebezpieczeństwo upadku.



Obchodź się z Twoimi oponami w troskliwy sposób. Należy jeździć zawsze z zalecanym ciśnieniem opon (g) i sprawdzać je w regularnych interwałach czasowych przynajmniej raz w tygodniu. Jazda ze zbyt niskim lub zbyt wysokim ciśnieniem powietrza może spowodować, że opona zeskoczy z obręczy i pęknie.



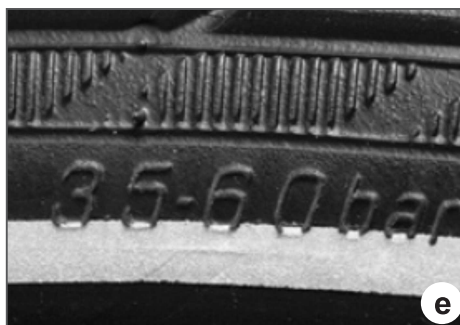
Opony drutowane oraz zwijane dopuszczające ciśnienie powietrza wynoszące 5 bar i więcej montować należy na obręczach do opon drutowanych.



Miej na uwadze ponadto maksymalne dopuszczalne parametry ciśnienia obręczy. Parametry te zależą od szerokości opon. Powyższe parametry znaleźć można w instrukcjach producentów obręczy i kół.



Pamiętaj, że rower Pedelec jest cięższy, co oznacza, iż preferowane przez Ciebie dotychczas ciśnienie opon może być zbyt niskie. 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.



psi	bar	kPa
80	5,5	550
90	6,2	620
100	6,9	690
110	7,6	760
120	8,3	830
130	9,0	900
140	9,7	970 f



Koła i opony

Zawory

W rowerach miejskich i trekkingowych rozpowszechnione są trzy warianty zaworów:

1. **Zawory Sclaverand** zwane również **Presta** (a) - stosowane są obecnie już niemalże we wszystkich rodzajach rowerów. Zawór ten przystosowany jest do najwyższego ciśnienia.
2. **Zawory Schradera** lub po prostu **samochodowe** (b) - zostały przejęte z pojazdów samochodowych.
3. **Zawór Dunlopa** zwany inaczej **wentylem rowerowym** (c) - to po prostu „zwycki” zawór.

Wszystkie rodzaje zaworów chroni przed brudem nakrętka z tworzywa sztucznego.

Zawór samochodowy oraz **zawór Dunlopa** można po odkręceniu nakrętki bezpośrednio napęlić powietrzem przy użyciu odpowiedniej pompki.

W przypadku **zaworu Presta** przed pompowaniem należy nieco odkręcić radełkową 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.

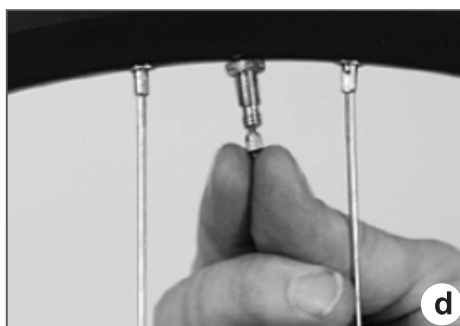
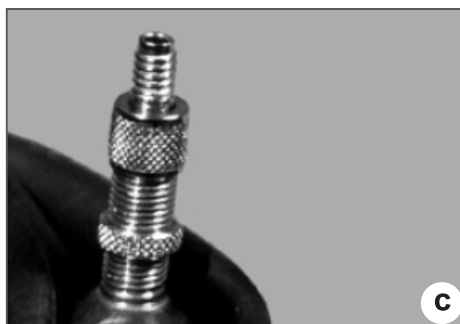
Zawory samochodowe jak i zawory Dunlopa i Presta - przy użyciu specjalnej końcówki - można pompować sprężarką powietrza na stacji benzynowej. Sprężarki używać należy w krótkich odstępach, gdyż w przeciwnym razie do opony dostać się może zbyt dużo powietrza powodując jej pęknięcie.

W celu spuszczenia powietrza wcisnąć do środka trzpień w środku w zaworze samochodowym, a w zaworze Presta nakrętkę radełkową (d).

Ruch obrotowy obręczy i naprężenie szprych

W celu płynnego obrotu kół, szprychy muszą być równomiernie naprężone. Naprężenie pojedynczych szprych może ulec zmianie np. 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 M_BIKE może być już ograniczona.

W hamulcach szczękowych obszary boczne obręczy są równocześnie powierzchnią hamowania. Jeśli koło nie obraca się płynnie, może to wpłynąć na skuteczność działania hamulców. Należy dlatego od czasu do czasu sprawdzać ruch obrotowy kół. Podnieść koło nad podłoże i ręcznie doprowadzić je do rotacji. Przyjrzyj się szczelinie między obręczą, a okładzinami hamulcowymi. Jeśli odchylenie obręczy jest znaczne, to Twój sprzedawca M_BIKE powinien je wycentrować (e).



Koła i opony



Nie należy jeździć na kołach, które nie obracają się poprawnie. W hamulcach szczękowych w przypadku silnych uderzeń bocznych, szczęki hamulców mogą zacisnąć się niespodziewanie silnie! Powoduje to przeważnie natychmiastowe zatrzymanie kół i tym samym upadek.



Poluzowane szprychy należy bezzwłocznie naprężyć. Dla wszystkich pozostałych elementów konstrukcji obciążenie w tym miejscu mocno się zwiększa.



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



Uszkodzenie opony - opony drutowane i zwijane

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/lub zestaw do łatania. W przypadku kół umocowanych w ramie i widelcu szybkozamykaczami, do wymiany dętki potrzebne są jedynie dwie łyżki do opon oraz pompa (f).



Przed wymontowaniem koła przeczytaj rozdział „Montowanie koła” oraz „Obsługa szybkozamykacza”. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się z Twoim sprzedawcą M_BIKE.

Wymontowanie koła

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

W przypadku **hydraulicznych hamulców szczękowych** firmy Magura należy najpierw otworzyć dźwignię szybkozamykacza (h) po jednej stronie hamulców i ściągnąć hamulec z cokołu mocującego.

W przypadku hamulców tarczowych (hydraulicznych lub mechanicznych) należy najpierw spojrzeć na okienko przy okładzinach hamulcowych. Można po nim później rozpoznać, czy okładziny po demontażu znajdują się nadal w odpowiednim miejscu. Mieć ponadto na uwadze instrukcje producenta układu hamulcowego.

W tylnych kołach z przekładnią łańcuchową przed wymon-

towaniem koła przełączyć należy na najmniejszą zębatkę (a). W ten sposób przerzutka tylna znajduje się całkiem na zewnątrz i nie przeszkadza w wymontowaniu. Otwórz szybkozamykacz koła zgodnie z opisem w rozdziale „Obsługa szybkozamykaczy”.



Uszkodzenie opony - opony drutowane i zwijane



h



a

Jeśli koła przedniego nadal nie da się wysunąć, to powodem tego są zabezpieczenia widelca (**b**). Chodzi tu o noski trzymające przy mocowaniu koła (hak widelca). 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 (**c**). Unieś Twój rower M_BIKE nieznacznie nad podłoże i uderz lekko z góry w koło, które w ten sposób wypadnie



b



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



Jeśli posiadasz rower M_BIKE z hydraulicznymi hamulcami tarczowymi, to pamiętaj, aby w celach naprawczych nigdy nie ustawiać roweru w pozycji do góry nogami, t.j. kierownicą i siodełkiem w dół. Hamulec wtedy przestałby działać.



c



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



W przypadku hamulców bębnowych, rolkowych oraz w przekładniach w piaście poluzować należy kotwę wspierającą siły napędowe oraz siły hamowania przy ramie. Ponadto przed wymontowaniem koła zdemonstrować należy linki lub klipbox.



d



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

Uszkodzenie opony - opony drutowane i zwijane

Demontaż opony

Odkręć nakładkę zaworu oraz nakrętkę mocującą zaworu i całkowicie spuść powietrze (e). Oponę po obu stronach i wokół całej obręczy przeciąśnij ze ścianki bocznej obręczy na środek obręczy. Ułatwia to demontaż.

Łyżkę z tworzywa sztucznego do opon przyłóż około 5 cm od zaworu przy dolnym obrzeżu opony i ściągnąć brzeg opony z krawędzi obręczy (f). Trzymać łyżkę do opon w tej pozycji. W odległości około 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 (g). 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 producenta zestawu do łatania lub dokonaj jej wymiany.

Po demontażu opony należy sprawdzić taśmę na obręczy (h). 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 nadzbyt szeroka i odstawiać przy ściankach obręczy. Do tego rodzaju obręczy stosować należy wyłącznie taśmy na obręcz z tkaniny tekstylnej lub ze stałego tworzywa sztucznego. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się z Twoim sprzedawcą M_BIKE.



oponę.

Jeśli doszło do uszkodzenia tkaniny kordowej opony przez przebicie, należy dla pewności wymienić



Wadliwe taśmy na obręczę należy natychmiast koniecznie wymienić!



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



Uszkodzenie opony - opony drutowane i zwijane

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 reguły możliwe bez narzędzi.

Zawór dętki włóż do otworu na zawór w obręczy (a). Dętkę napompować 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 przeciśnij 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 (b).

Równomiernie przejść po obu stronach na całym obwodzie. Pod koniec oponę należy mocno pociągnąć w dół (c), 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 palca przeciśnij oponę ponad krawędzią obręczy.

Jeśli okaże się to niemożliwe, użyć należy łyżek montażowych (d). Zwrócić uwagę na to, aby wyciągniętą stroną łyżki skierować w kierunku dętki i jej nie uszkodzić.

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

Aby upewnić się, że dętka nie ulegnie zmiażdżeniu, przegnataj 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 znaczeniowej (f), która przebiegać powinna minimalnie nad obręczą w równomiernym odstępnie na całym obwodzie obręczy. Jeśli tak nie jest, należy spuścić powietrze i sprawdzić ponownie. 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 między ramionami widelca lub rurami tylnego trójkąta. Zwróć uwagę na poprawne osadzenie szybkozamykacza i zabezpieczeń



Uszkodzenie opony - opony drutowane i zwijane

widelca (g). Więcej informacji na ten temat znajdziesz w rozdziale „Obsługa szybkozamykaczy”.

W przypadku **hamulców Cantilever** włóż ponownie linkę przy ramieniu hamulcowym. Obejmij obręcz dłońią i ściągnij do siebie okładziny i ramiona hamulcowe. W tej pozycji łatwo da się włożyć przeważnie kolebkowy nypel.

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 między okładzinami 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 (przy hamulcach tarczowych kilkakrotnie) po zamontowaniu koła i zamknięciu szybkozamykaczy.

W przypadku rowerów z **przekładnią łańcuchową**, **hamulcami typu torpeda**, **bębnowymi** lub **rolkowymi** zwróć uwagę na poprawne zamocowanie pojedynczych elementów i napręż łańcuch przed dokręceniem nakrętek koła poprzez pociągnięcie koła do tyłu.

Pociągnięcie łańcucha w środku pomiędzy zębatkami, a przednim kołem łańcuchowym w dół lub w górę o więcej niż dwa centymetry nie powinno już wtedy być możliwe. Łańcuch w żadnym wypadku nie może luźno wisieć!

Pociągnij za dźwignię hamulca (przy hamulcach tarczowych kilkakrotnie) po zamontowaniu koła i zamknięciu szybkozamykaczy. Unieś Twój rower M_BIKE ponad 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).



Linkę hamulcową w hamulcach szczękowych włóż z powrotem, od razu po montażu koła!



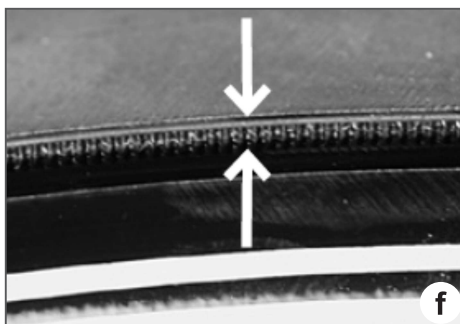
W hydraulicznych hamulcach szczękowych zamocuj element hamulca natychmiast z powrotem (h) i zamknij szybkozamykacz! Zwróć uwagę, aby element hamulca nie dotykał ani obręczy ani opony lub szprych podczas obracania koła.



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”!



Widelce amortyzowane

Wiele pedalek M_BIKE wyposażonych jest w widelce amortyzowane (a + b). Ta właściwość pozwala na lepszą kontrolę nad pedalekiem M_BIKE podczas jazdy w terenie lub na nierównych nawierzchniach drogowych i zapewnia lepszy kontakt z podłożem. Obciążenia (wstrząsy) działające na Ciebie i pedalek M_BIKE są wyraźnie mniejsze. Widelce z amortyzacją różnią się pod względem typów elementów sprężynowych i tłumienia. Widelce amortyzowane normalnie pracują z elementami sprężyn powietrznych lub sprężynami zwojowymi. Tłumienie odbywa się zazwyczaj przez olej.

Aby dobrze działał, widelec należy dostosować do wagi rowerzysty, pozycji siedzącej i przeznaczenia. Upewnij się, że ta regulacja została przeprowadzona przez dealera M_BIKE w momencie dostawy. Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Widelce z amortyzacją" w instrukcji użytkownika M_BIKE oraz w instrukcjach producentów komponentów.



Widelec z amortyzacją powinien być ustawiony i wyregulowany w taki sposób, aby nie odbijał na całej swojej długości, tzn. całkowicie, chyba że w przypadku ekstremalnych uderzeń.



Nie przekraczaj żadnej śruby na widelcu amortyzowanym, zwłaszcza z użyciem narzędzi, z niejasną nadzieją na jej regulację. Możesz rozluźnić mechanizm mocowania, powodując w ten sposób wypadek. Wszyscy producenci zazwyczaj oznaczają urządzenia regulacyjne za pomocą skali lub znaków "+" (dla lepszego tłumienia / twardszego zawieszenia) i "-".



Jeśli widelec jest zbyt sztywny i zacięty, wstrząsy pochodzące od podłoża przechodzą bezpośrednio do ramy bez tłumienia. Może to spowodować uszkodzenie widelca z amortyzacją oraz ramy. Jeśli widelec z amortyzacją ma mechanizm blokady (c), nie włączaj funkcji blokady podczas jazdy w trudnym terenie, ale tylko podczas jazdy na gładkim terenie (drogi, drogi gruntowe).

W wyniku zbyt „miękkiej” regulacji amortyzatora widelca, w chwili nagłego całkowitego ścisnięcia amortyzatora, może dojść do dobitcia go do końca, czemu będzie towarzyszyć niepożądany dźwięk. Jeśli amortyzator często będzie dobić do końca, wtedy z czasem ulegnie uszkodzeniu, a z nim również rama.



Zbyt silne tłumienie widelca z amortyzacją może powodować spowolnienie ruchu odbicia i wpływ na amortyzator tylny, który nie odzyska sprawności, gdy zostanie narażony na szereg szybkich uderzeń. Ryzyko wypadku!



Producenci widelców z amortyzacją zwykle dołączają instrukcję do dostawy. Przeczytaj uważnie te informacje przed zmianą ustawień lub wykonaniem jakichkolwiek prac konserwacyjnych na widelcu.



Więcej informacji na temat regulacji i konserwacji można znaleźć w Internecie pod adresem:
www.srsuntourcycling.com / www.manitoumtb.com
www.ride-fox.com / www.rockshox.com / www.rst.com.tw
www.xfu-sionshox.com / www.dtswiss.com / www.magura.com



Amortyzatory tylne

Pełne zawieszenie pedalek M_BIKE (d+e) oznacza wyposażenie nie tylko w widelec amortyzujący, ale również w ruchome tylne zawieszenie, które są sprężynowane i tłumione przez amortyzator tylny. Ta właściwość umożliwia lepszą kontrolę nad pedalekiem M_BIKE podczas jazdy w terenie lub na nierównych nawierzchniach.

Amortyzatory tylne normalnie pracują ze sprężyną powietrzną lub - rzadziej - ze sprężynami zwojowymi. Tłumienie odbywa się zazwyczaj przez olej.

Aby dobrze działały, należy je dostosować do wagi rowerzysty, jego pozycji i przeznaczenia. Upewnij się, że ta regulacja została przeprowadzona przez dealera M_BIKE w momencie dostawy. Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Amortyzatory tylne" w instrukcji użytkownika M_BIKE, a także w instrukcjach producenta amortyzatorów tylnych.



Widelec z amortyzacją powinien być ustawiony i wyregulowany w taki sposób, aby nie odbijał na całej swojej długości, tzn. całkowicie, chyba że w przypadku ekstremalnych uderzeń.



Nie przekraczaj żadnej śruby na widelcu amortyzowanym, zwłaszcza z użyciem narzędzi, z niejasną nadzieją na jej regulację. Możesz rozluźnić mechanizm mocowania, powodując w ten sposób wypadek. Wszyscy producenci zazwyczaj oznaczają urządzenia regulacyjne za pomocą skali lub znaków "+" (dla lepszego tłumienia / twardszego zawieszenia) i "-".



Ramy z pełnym zawieszeniem są zaprojektowane w sposób umożliwiający pochłanianie wstrząsów. Jeśli amortyzator tylny jest zbyt sztywny lub zablokowany wstrząsy pochodzące od podłoża przechodzą bezpośrednio do ramy bez tłumienia. Może to spowodować uszkodzenie amortyzatora tylnego oraz ramy. Jeśli amortyzator tylny ma mechanizm blokady, nie włączaj funkcji blokady podczas jazdy w trudnym terenie, ale tylko podczas jazdy na gładkim terenie (drogi, drogi gruntowe).

Sprężynę o współczynniku sprężystości, który jest zbyt miękki (zbyt niskie ciśnienie powietrza) może być zazwyczaj usłyszana lub odczuwalna jako wydająca hałas typu "stuk". Ten hałas jest spowodowany nagłym całkowitym ścisnieniem amortyzatora, gdy dobiega do końca. Jeśli amortyzator często dobiega do końca, będzie ulegał czasem uszkodzeniom, a z nim i rama.



Zbyt silne tłumienie tylnej ramy może powodować zwolnienie ruchu odbicia amortyzatora tylnego, który nie odzyska sprawności po narażeniu na szereg szybkich uderzeń.



Producenci amortyzatorów tylnych zwykle dołączają instrukcje do zestawu. Przeczytaj uważnie te informacje przed zmianą ustawień lub wykonaniem jakiegokolwiek prac konserwacyjnych na amortyzatorze tylnym.



Więcej informacji na temat regulacji i konserwacji można znaleźć w Internecie pod adresem:

www.srsuntourcycling.com / www.manitoumtb.com

www.ride-fox.com / www.rockshox.com / www.rst.com.tw

www.xfu-sionshox.com / www.dtswiss.com / www.magura.com



Jazda pedelekiem M_BIKE - Funkcje specjalne

Pedelek M_BIKE przeznaczony jest do stosowania jak rower konwencjonalny. Wyjątkowość jazdy na nim zaczyna się jednak w momencie uruchomienia wspomagania napędu (a). W tej chwili wspomaganie generowane przez silnik o mocy 250 W (b) dostarcza moment napędowy, tym silniejszy im silniej pedałujesz.

Wybierz się na pierwszą jazdę, wybierając najniższy poziom wspomagania napędu. Stopniowo przyzwyczajaj się do dodatkowej mocy. Powoli poznawaj potencjał pedeleka M_BIKE w obszarze wolnym od ruchu. Ćwicz typowe sytuacje na drodze, takie jak rozruch i hamowanie, ciasne zakręty i jazda na wąskich ścieżkach rowerowych i pasach ruchu.

To w takich okolicznościach pedelek M_BIKE wyraźnie różni się od tradycyjnego roweru M_BIKE.



Pociągnięcie dźwigni hamulca tylnego hamulca zatrzymuje silnik. Zatrzymanie awaryjne!



Pamiętaj, że hamulce pedeleka M_BIKE są zawsze skuteczniejsze niż napęd. Jeśli napotkasz problemy z napędem (np. dlatego, że jedzie za szybko przed zakrętem), ostrożnie zwolnij jazdę swoim pedelekiem M_BIKE.

Jazda z dodatkowym napędem

System jest włączany i wyłączany przy pomocy przycisków na panelu kontrolnym na akumulatorze lub na kierownicy. Ponadto można wybrać różne tryby wspomagania, a pozostała pojemność akumulatora jest wyświetlana i można wybrać różne funkcje komputera jazdy (c + d), jeśli jest to możliwe.

Po włączeniu, system aktywuje się podczas pedalowania i dostępne jest wspomaganie napędu. Czujniki mierzą ruchy pedalowania i sterują w pełni automatycznie wspomaganie napędu, zależnie od wybranego trybu wspomagania. Poziom dodatkowego napędu zależy od trybu wspomagania, szybkości i, w stosownych przypadkach, od siły nacisku na pedały.

Wspomaganie zostanie wyłączone, gdy osiągniesz prędkość większą niż 25 km/h.

Pamiętaj, że być może będziesz musiał zmienić nawyki odnośnie kierowania: Nie wsiadaj na rower, umieszczając jedną stopę na pedale i próbując przerzucić drugą nogę przez siodło.

Pedelek M_BIKE może nagle się uruchomić. Ryzyko wypadku!

Zatrzymaj pedalowanie wcześniej, niż jesteś przyzwyczajony, przed zakrętem. W przeciwnym razie wspomaganie może być zbyt silne i prędkość wchodzenia w zakręt może być za wysoka.



Jazda pedelekiem M_BIKE - Funkcje specjalne

Nie poddawaj się pokusie, aby zawsze jeździć z wysoką prędkością, ze względu na mocny silnik. Zmieniaj biegi często (e), tak jak robisz to na konwencjonalnym rowerze M_BIKE, aby dołożyć swój wkład w napęd roweru w najbardziej efektywny sposób.

Twoja kadencja powinna być zawsze płynna. Innymi słowy, należy pedałować z prędkością ponad 60 obrotów korby na minutę.

Pamiętaj, że inni użytkownicy drogi nie są jeszcze przyzwyczajeni do nowych pedeleków i ich większej prędkości. Jedź pamiętając o tym i przewiduj działania innych użytkowników dróg. Pamiętaj, że prędkość, z jaką jeździsz, będzie wyraźnie szybsza niż ta do której przywykłeś. Dlatego należy pamiętać o tych faktach i być gotowym do zahamowania w okolicznościach, kiedy pojawią się w polu widzenia niejasne lub potencjalnie niebezpieczne sytuacje.



Wykonaj próbną jazdę na nieuczęszczanym terenie (f), aby zapoznać się z właściwościami jeżdżenia pedelekiem M_BIKE, a później również większej prędkości i przyspieszenia, przed jazdą na drogach publicznych. Ryzyko wypadku! Nigdy nie jeźdź bez kasku!



Należy pamiętać, że ze względu na większą moc napędu na tylnym kole ryzyko wypadku wzrasta na śliskich drogach (ze względu na wilgoć, śnieg, żwir itp.). Dotyczy to jeszcze bardziej podczas jazdy na zakrętach. Ryzyko wypadku!



Należy pamiętać, że kierowcy samochodów i inni użytkownicy drogi mogą nie doszacować twojej prędkości. Zawsze noś jasne ubrania. Dlatego też zawsze pamiętaj o tym, aby przewidywać działania innych użytkowników dróg publicznych. Ryzyko wypadku!



Pamiętaj, że piesi nie słyszą Cię, gdy zbliżasz się z dużą prędkością. Dlatego należy jeździć szczególnie ostrożnie i przewidując podczas korzystania z pasów rowerowych i ścieżek dla uniknięcia wypadków. W razie potrzeby użyj dzwonka (g), aby ostrzec innych.



Nie stawiaj na pedalach, zanim usiądziesz na siodle, wybierz najniższe wspomaganie napędu i bądź gotowy do hamowania (h), kiedy ruszasz. Ryzyko wypadku!



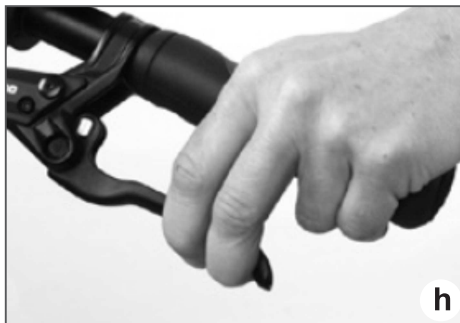
e



f



g



h

Jazda pedelekiem M_BIKE - Funkcje specjalne

Zakres - informacje przydatne na długą jazdę

Jak długo i jak daleko możesz korzystać z napędu pomocniczego zależy od kilku czynników, tj. warunków drogowych, ciężaru kierowcy i każdego dodatkowego obciążenia, siły nacisku na pedał, stopnia lub trybu wspomagania wiatru (od czoła), częstości postojów, temperatura, warunków pogodowych, topografii, ciśnienia w oponach itp.

Stan naładowania akumulatora można odczytać z wyświetlacza elementu sterującego na kierownicy lub, dodatkowo, na akumulatorze (a).



Ogólnie akumulatory pedeleków M_BIKE nie podlegają efektowi pamięci. Zaleca się ładowanie akumulatora po każdym długim przejeździe. Należy unikać silnego rozładowania akumulatora.



Aby uzyskać więcej informacji, patrz do instrukcji systemu producenta napędu.

Aby zwiększyć zasięg, zaleca się jazdę ze słabym wspomaganiem (Eco) (b) lub bez wspomagania na wszystkich trasach poziomych lub zjazdowych, a wybrać maksymalne wspomaganie przy napędzie (Turbo) (c) tylko przy jeździe pod wiatr, ciężkimi dodatkowymi ładunkami i / lub podczas podjazdów.

Poza tym, możesz zwiększyć zasięg poprzez:

- regularne sprawdzanie ciśnienia w oponach, tj. raz w tygodniu manometrem i dopompować, w razie konieczności (d),
- zmienianie biegu na niższy przed światłami i skrzyżowaniami lub ogólnie w przypadku przystanków i wyłączenie na niskich biegach,
- regularne zmienianie biegów, jak na rowerze M_BIKE bez wspomagania,
- jazdę nie tylko na wysokich biegach,
- branie pod uwagę te fakty, aby zawsze patrzeć przed siebie, unikając w ten sposób zbędnych przystanków,
- zmniejszanie dodatkowego obciążenia, tzn. bez zbędnego bagażu,
- przechowywanie akumulatora w domu i instalowanie go tylko na krótko przed wyruszeniem pedelekiem M_BIKE w chłodniejszych warunkach pogodowych, zwłaszcza gdy jest zimno,
- nie parkowanie pedeleka M_BIKE w pełnym słońcu.



Jazda pedelekiem M_BIKE - Funkcje specjalne

funkcję odzyskiwania energii, patrz do instrukcji systemu producenta napędu.

Jeśli akumulator nie ma wystarczającej pojemności, aby umożliwić dotarcie do celu, skorzystaj z decydującej przewagi koncepcji hybrydowej pedeleka: Można jeździć pedelekiem M_BIKE jak zwykłym rower bez wspomagania napędu, o nieograniczonym zasięgu i prawie bez osłabiania własności jezdnych.



Jeśli akumulator został wyczerpany podczas jazdy, nie ładuj go żadną ładowarką, nawet jeśli jest wyposażona w identyczny typ złącza. Ryzyko wybuchu! Upewnij się, by ładować akumulator tylko za pomocą dostarczonej ładowarki (e).

Jazda bez dodatkowego napędu

Możesz również używać pedeleka M_BIKE bez wspomagania napędu, czyli jak zwykłego roweru M_BIKE.

Podczas jazdy bez akumulatora (f) przestrzegaj następujących wskazówek:

- Jeśli chcesz jeździć bez wspomagania napędu z zamontowanym akumulatorem, możesz włączyć HMI napędu swojego pedeleka, aby skorzystać z funkcji komputera jazdy.
- Jeśli zestaw oświetleniowy twojego pedeleka jest zasilany akumulatorem (g), nie można używać światła podczas jazdy bez akumulatora.
- Po wyjęciu akumulatora pedeleka: Utrzymuj połączenia akumulatora (h) wolne od brudu i wilgoci.



Informacje dotyczące prawidłowego postępowania z akumulatorem

Wyjmij akumulator (a + b), jeśli nie używasz pedału M_BIKE przez dłuższy okres czasu (np. w sezonie zimowym). Przechowuj akumulator w suchym pomieszczeniu w temperaturze od 5 do 20 stopni Celsjusza (od 41 do 68 stopni Fahrenheita).

Stan ładowania powinien wynosić od 50 do 70% pojemności. Sprawdź stan naładowania akumulatora, jeśli akumulator nie jest używany przez więcej niż dwa miesiące, a następnie naładuj go w razie potrzeby (c).

Wyczyść obudowę akumulatora suchą, lub lekko wilgotną szmatką. Nie kieruj strumienia wody myjki wysokociśnieniowej na akumulator, ponieważ istnieje ryzyko wniknięcia wody i / lub zwarcia.

Aby uzyskać więcej informacji odnośnie akumulatora, patrz do instrukcji systemu producenta napędu.



Ładować akumulator tylko za pomocą dostarczonej ładowarki. Nie używaj ładowarki jakiegokolwiek innego producenta, nawet wtedy, gdy złącze ładowarki pasuje do akumulatora (d). Akumulator może rozgrzewać się, zapalić, a nawet eksplodować!



Zaleca się ładowanie baterii w ciągu dnia i tylko w suchych pomieszczeniach, wyposażonych w czujkę przeciwpożarową; ale trzymać z dala od sypialni. Umieść akumulator podczas procesu ładowania na dużej, niepalnej płycie wykonanej z ceramiki lub szkła! Odłącz akumulator, gdy zostanie naładowany.



Podczas ładowania akumulator należy trzymać z dala od wilgoci i wody, aby uniknąć porażenia prądem i zwarcia.



Trzymaj akumulator i ładowarkę w miejscu niedostępnym dla dzieci!



Nie wystawiaj baterii ani ładowarki na bezpośrednie działanie słońca.



Nie ładuj żadnych innych urządzeń elektrycznych za pomocą ładowarki dostarczonej z pedałem M_BIKE!



Informacje dotyczące prawidłowego postępowania z akumulatorem



Napęd nie jest dopuszczony do czyszczenia parą, mycia pod wysokim ciśnieniem lub czyszczenia za pomocą węża. Kontakt wody z elektryką lub napędem może je zniszczyć. Poszczególne części napędu można czyścić miękką szmatką i neutralnymi detergentami. Możesz użyć wilgotnej szmatki, ale bez nadmiaru wody. Utrzymuj akumulator w stanie suchym i nie zanurz go! Ryzyko wybuchu!



Ładuj akumulator w temperaturze otoczenia ok. 20 stopni Celsjusza (68 stopni Fahrenheita). Dlatego przed rozpoczęciem ładowania poczekaj, aż temperatura akumulatora wzrośnie lub spadnie po jeździe w chłodną lub gorącą pogodę.



Upewnij się, że akumulator jest w dobrym stanie (e). Nie wolno otwierać, demontować ani rozbijać akumulatora. Ryzyko wybuchu!



Upewnij się, że akumulator nie jest narażony na uderzenia mechaniczne.



Trzymaj akumulator z dala od ognia i ciepła. Ryzyko wybuchu!



Akumulatora nie wolno zwierać. Dlatego należy przechowywać je w bezpiecznym miejscu i upewnić się, że akumulator nie jest zwarty.



Ponadto akumulator nie może być przechowywany nieodpowiednio, np. w pudełku lub w szufladzie, gdzie może zostać zwarty przez inne przewodzące materiały, które mogą spowodować zwarcie. Nie składuj żadnych przedmiotów w obszarze przechowywania (np. odzieży).



Po wyjęciu akumulatora z uchwytu do ładowania (f) za pedalek M_BIKE pozostawiony na wolnym powietrzu podczas ładowania, należy chronić połączenia, np. plastikową torebką, przeciw deszczowi, wodzie, wilgoci i brudowi (g). Jeśli połączenia akumulatora są zabrudzone, oczyść je suchą szmatką. Jeśli masz wątpliwości lub masz pytania, skontaktuj się z dealerem M_BIKE.



Jeśli należy wymienić akumulator lub ładowarkę (lub jej części), użyj tylko oryginalnych części zamiennych. W razie potrzeby skontaktuj się z dealerem M_BIKE.



Informacje dotyczące prawidłowego postępowania z akumulatorem



wany.

Upewnij się, że akumulator jest używany tylko dla peda-
leka M_BIKE, dla którego został zaprojekto-



Upewnij się, że akumulator nie jest całkowicie rozła-
dowany (patrz również mocno rozładowany). Dzie-
je się tak często, gdy akumulator został całkowicie wyczerpany,
a pedalek M_BIKE nie był używany przez kilka dni. Rozładowa-
nie głębokości będzie miało trwały wpływ na akumulator pe-
da-
leka M_BIKE. Akumulator rozładowany może być ładowany
tylko w wyjątkowych przypadkach i z użyciem ładowarek spe-
cjalnych. Skontaktuj się z dealerm M_BIKE.



Nie wyrzucaj akumulatora do standardowych od-
padów domowych (h)! Należy utylizować go zgod-
nie z przepisami dotyczącymi utylizacji baterii. Dlatego sprze-
dający nowe akumulatory muszą zapewniać zbiór starych ba-
terii i odpowiednio je utylizować. Jeśli masz wątpliwości lub
masz pytania, skontaktuj się z dealerm M_BIKE.



Wyjmij akumulator z peda-
leka M_BIKE lub e-rowe-
ru M_BIKE, jeśli ich używasz przez dłuższy okres
czasu i utrzymuj go w czystości i suchości.



Nie należy ładować akumulatora przez dłuższy
czas, jeśli nie jest potrzebny.



Baterie litowo-jonowe nie mają efektu pamięciowe-
go; dlatego mogą one być naładowane w dowol-
nym momencie bez wpływu na żywotność baterii.



Należy również przestrzegać wskazówek znajdując-
ych się na odpowiednich etykietach na akumula-
torze lub na ładowarce (i).



h



i

Aby uzyskać więcej informacji odnośnie akumulatora, patrz
do instrukcji systemu producenta napędu.

Transportowanie pedeleka M_BIKE

Samochodem

Pedeleki M_BIKE mogą być transportowane jak tradycyjne rowery na zewnątrz lub wewnątrz samochodu (a). Zawsze upewnij się, że pedelek M_BIKE jest dobrze zamocowany na zewnątrz lub wewnątrz samochodu i regularnie sprawdzaj zamocowania. Ponadto przed montażem na dachu samochodu należy zawsze wyjąć akumulator z pedeleka MERIDA (b + c).

Umieścić akumulator i, w stosownych przypadkach, demontowalny wyświetlacz, wewnątrz samochodu i odpowiednio zabezpieczyć go, aby uniknąć jakichkolwiek uszkodzeń w transporcie.

Więcej informacji można znaleźć w rozdziale "Transportowanie rowerów M_BIKE" w instrukcji użytkownika M_BIKE.



Rozkład ciężaru pedeleków M_BIKE różni się znacząco od rozkładu ciężaru rowerów M_BIKE bez wspomagania napędu. A pedelek M_BIKE jest wyraźnie cięższy niż rower M_BIKE bez wspomagania napędu. Z tego powodu trudniejsze jest parkowanie, pchanie, podnoszenie i przenoszenie pedeleka M_BIKE. Pamiętaj o tym podczas ładowania na bagażnik przeznaczony do przewozu rowerów.



Przed transportowaniem kilku pedeleków na dachu lub tylnym wsporniku montażowym dowiedz się o maksymalnej nośności bagażnika rowerowego i maksymalnym obciążeniu zaczepu przyczepy. Należy pamiętać, że waga pedeleka M_BIKE jest większa niż waga roweru bez wspomagania napędu. Być może można załadować tylko jeden lub dwa pedeleki M_BIKE, zamiast trzech rowerów bez wspomagania.



Przed przeniesieniem pedeleka wewnątrz lub na zewnątrz samochodu należy usunąć wszystkie ruchome i luźne części, a przede wszystkim akumulator, element kontrolny i komputer jazdy na kierownicy. Jeśli transportujesz pedelek M_BIKE bez akumulatora na system do transportu rowerów, chroń połączenia przed wodą, wilgocią i brudem, na przykład przy pomocy plastikowej torebki.



W razie konieczności dowiedz się o przepisach dotyczących transportu rowerowego / pedeleków w krajach, przez które zamierzasz przejechać w czasie podróży. Przepisy np. w odniesieniu do oznakowania, różnią się w zależności od kraju.



Pociąg / Komunikacja publiczna

Korzystanie z pedeleków w komunikacji miejskiej jest ogólnie dozwolone, ale przepisy mające zastosowanie w różnych miastach mogą się różnić. Są np. miejsca, w których można podróżować z pedelekiem M_BIKE tylko poza godzinami szczytu oraz z dodatkowym biletem na rower. Przed rozpoczęciem podróży należy poinformować się o przepisach dotyczących przewożenia pedeleków!

W niektórych krajach pociągi mają specjalne przestrzenie do przewożenia pedeleków i innych przedmiotów. Jest to możliwość zabrania ze sobą pedeleka. Są często z przodu lub na końcu pociągu i oznaczone znakiem rowerowym.

Transportowanie pedeleka M_BIKE



Jeśli akumulator pedeleka M_BIKE jest zamontowany w rurze lub w bagażniku, można wyjąć baterię, aby ułatwić transport pedeleka (a-d).



Przed rozpoczęciem podróży należy poinformować się odpowiednio wcześniej o warunkach przewozu, a także przestrzegać przepisów i zasad dotyczących transportu rowerów i pedeleków w krajach, w których zamierzasz podróżować.



Samolotem

Jeśli masz zamiar zabierać pedelek M_BIKE samolotem lub wysłać go przez agencję przewozową, musisz przestrzegać szczególnych wymagań dotyczących pakowania i etykietowania baterii akumulatorowych uważanych za niebezpieczne towary. Skontaktuj się z linią lotniczą, ekspertem w sprawach dotyczących materiałów niebezpiecznych lub agentem spedytora w odpowiednim czasie.



Skontaktuj się z linią lotniczą, z którą zamierzasz podróżować w odpowiednim czasie i dowiedz się o warunkach i możliwościach zabrania pedeleka M_BIKE ze sobą.

Serwis i konserwacja

Twój dealer M_BIKE zmontuje i wyreguluje twój pedelek M_BIKE, by był gotowy do użycia gdy po niego przyjdiesz. Niemniej jednak, pedelek M_BIKE wymaga regularnego serwisowania (a). Poproś swojego lokalnego dealera M_BIKE o zaplanowanie konserwacji. To jedyny sposób na zapewnienie, żeby wszystkie elementy funkcjonowały bezpiecznie i niezawodnie przez wiele kilometrów (mil).

Twój pedelek M_BIKE będzie potrzebował serwisu po przejechaniu od 100 do 300 km, od trzech do sześciu tygodni lub od 5 do 15 godzin po pierwszym użyciu. Faza docierania zazwyczaj obejmuje lekkie utracenie napięcia przez połączenia śrubowe związane z bezpieczeństwem i szprychy, oraz rozregulowanie się przekładni, więc na tym etapie lepiej jest skorzystać z usług serwisu dystrybutora M_BIKE w tym okresie.

Okres docierania jest nieunikniony. Dlatego pamiętaj, aby umówić się na spotkanie z dealerem M_BIKE, aby sprawdzić nowy pedelek M_BIKE. Pierwsza usługa jest bardzo ważna zarówno dla funkcjonowania, jak i trwałości pedeleka M_BIKE.

Zaleca się regularne serwisowanie pedeleka M_BIKE przez dealera M_BIKE po fazie docierania. Jeśli rower wymaga trudniejszej obsługi, ponieważ dużo jeździsz po złych nawierzchniach drogowych, wymagać będzie odpowiednio krótszych przerw między przeglądami. Poza sezonem w miesiącach zimowych jest to bardzo dobry moment, aby wziąć swój pedelek M_BIKE do dealera M_BIKE na coroczną inspekcję, gdyż będą mieli dużo czasu na obsługę.

Przeznaczenie pedeleka M_BIKE obejmuje regularne serwisowanie i wymianę zużytych części, np. łańcucha, klocków hamulcowych lub linek z przerzutek i hamulców (b), a tym samym ma również wpływ na gwarancję i rękojmię.

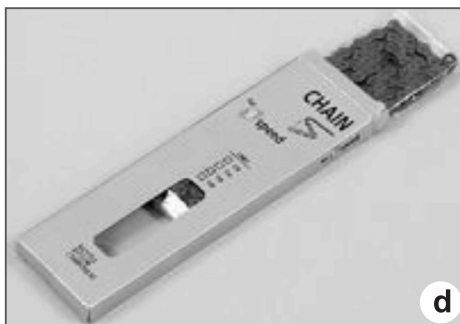
Ponadto dealer M_BIKE może zainstalować aktualizacje systemów, za pomocą których można wczytać nowe programy do jazdy oszczędzające energię, co pozwala na dłuższe przejazdy.

Należy pamiętać, że wspomaganie napędu ulega zużyciu. Odnosi się to do tylnego koła, a w przypadku silników umieszczonych na centralnie (c).

Jeśli rower podlega cięższym warunkom, ponieważ dużo jeździsz po złych nawierzchniach drogowych, wymagać będzie odpowiednio krótszych przerw między przeglądami. Martwy sezon w miesiącach zimowych jest dobrym momentem na przeprowadzenie corocznej kontroli pedeleka M_BIKE przez dealera M_BIKE, ponieważ będzie wiele czasu na obsługę.



Jeśli wymagana jest wymiana podzespołu, należy używać tylko oryginalnych części zamiennych (d). Używanie części innych producentów, np. klocków hamulcowych lub opon, które nie są identyczne, mogą zagrozić bezpieczeństwu pedeleka M_BIKE. Ryzyko wypadku!



Serwis i konserwacja

Komponenty, których nie wolno wymieniać lub tylko po badaniu typu, np. przeprowadzonego przez organ kontroli technicznej:

- rama
- widelec
- zespół napędowy
- rama tablicy rejestracyjnej
- opony
- obręcze
- system hamulcowy
- przednia i tylna lampa
- jednostka sterowania/wyświetlacz (e)
- stopka
- bagażnik
- mostek
- hamulce



Konserwacja i naprawa to zajęcia które najlepiej pozostawić dla dealera MERIDA. Jeśli twój pedalek MERIDA jest obsługiwany przez kogoś innego niż eksperta, ryzykujesz, że części pedaleka lub on sam ulegną awarii. Ryzyko wypadku! Podczas pracy przy pedaleku MERIDA ograniczaj się do zadań, do których masz wyposażenie, np. klucz dynamometryczny zawierającym bity i dla których obsługi posiadasz niezbędną wiedzę.



Przed rozpoczęciem pracy z pedalekiem, wyjmij akumulator i / lub wyświetlacz, (np. do celów przeglądu, naprawy, montażu, konserwacji, prac przy napędzie, itp.). W przypadku niezamierzonego uruchomienia systemu napędowego istnieje niebezpieczeństwo zranienia!



Należy pamiętać, że wspomaganie napędu może prowadzić do szybszego niż zwykle zużycia niektórych elementów niż zwykle. Dotyczy to w szczególności hamulców i opon, a w przypadku napędów, łańcucha, zębatek i szprych.



Dla własnego bezpieczeństwa przyprowadź pedalek MERIDA do dealera MERIDA, aby wykonać pierwszy serwis po 100 do 300 km, od 5 do 15 godzin po pierwszym użyciu lub od trzech do sześciu tygodni, najpóźniej jednak po trzech miesiącach.



Konserwacja i pielęgnacja napędu

Silnik, akumulator i napędu i / lub wyświetlacz są głównie bezobsługowe, z wyjątkiem wymaganego regularnego ładowania akumulatora.

Od czasu do czasu należy oczyścić łańcuch z brudu i oleju naolejoną szmatką (a). Użycie odtłuszczaczy nie jest konieczne; mają wręcz szkodliwy wpływ.

Po całkowitym wyczyszczeniu łańcucha należy stosować łańcuchowe oleje, wosk lub smar (b) do ogniw łańcucha. W celu smarowania łańcucha należy nakropić środek smarny dolną część łańcucha podczas obracania korby. Po zrobieniu tego, obróć korbę jeszcze kilka razy; następnie pedalek MERIDA powinien stać przez kilka minut, aby środek smarowy mógł się rozproszyć. Na koniec wytrzyj nadmiar środka smarującego szmatką tak, aby podczas jazdy nie zbierał brudu drogowy i nie rozpryskiwał się.



Nie wolno wyrzucać akumulatora, który jest już niesprawny, do standardowych odpadów domowych. Przynieś akumulator do sprzedawcy, kupisz tam nowy. W razie wątpliwości należy zwrócić się do dealera MERIDA.



Napęd nie jest dopuszczony do czyszczenia parą, mycia pod wysokim ciśnieniem lub czyszczenia za pomocą węża z wodą. Kontakt wody z elektroniką lub napędem może zniszczyć jednostki. Poszczególne elementy napędowe (c) można czyścić miękką szmatką i neutralnymi detergentami. Możesz użyć wilgotnej szmatki, ale nie nadmiaru wody. Nie zanurzaj akumulatora! Poszczególne części napędu można czyścić miękką szmatką i neutralnymi detergentami. Możesz użyć wilgotnej szmatki, ale nie nadmiaru wody.



Rower pedelek M_BIKE - co jeszcze warto wiedzieć?

Ubranie

Osoby chcące siedzieć wygodnie na rowerze nie obejdą się bez spodenek rowerowych (a). Tego rodzaju obcisłe spodenki dysponują specjalną wyściełaną wkładką w obszarze siedzenia. Ponadto nie mają one żadnych szwów ani fałd. Dlatego też spodenki rowerowe nosi się bezpośrednio na skórze.

Ze względu na pocenie się, do sportu rowerowego idealnie nadają się koszulki z materiałów syntetyczny (b). Włókna te nie przyjmują wilgoci, lecz transportują pot ze skóry na górną powierzchnię materiału chroniąc rowerzystę przed deszczami spowodowanymi chłodnym wiatrem. Na większe wyprawy wziąć należy ponadto stosowną ochronę przed deszczem. Twój sprzedawca M_BIKE służy radą i pomocą w kwestii wyboru odpowiedniego wyposażenia.



Nigdy nie wsiadaj na rower nosząc szerokie spodnie lub spódnice, które mogą dostać się do szprych, kół łańcuchowych lub łańcucha. W razie potrzeby użyj odpowiednich spinaczy lub opasek.



Noś ponadto rzucające się w oczy, jasne kolory aby być rozpoznawalnym dla innych uczestników ruchu drogowego!



Pedały i obuwie

Obuwie rowerowe (c) powinno być z mocnego materiału dającego przyczepność oraz mieć sztywną podeszwę, przez którą nie może przechodzić pedal. Powierzchnia pięty nie powinna być nazbyt szeroka, w przeciwnym razie naturalna pozycja stopy nie byłaby możliwa, gdyż dochodziłoby do uderzania o korbę lub rurę tylnego trójkąta. Może to być przyczyną bólów kolan.

Specjalne obuwie rowerowe konieczne jest w szczególności w rowerach M_BIKE wyposażonych w tzw. pedały zastraskowe zwane też pedałami systemowymi. W podeszwach tych butów umieszczone są progi (bloki) gwarantujące stabilną przyczepność na pedale oraz w zależności od modelu co najmniej zadowalające właściwości chodzenia.

Główną zaletą tych pedałów systemowych (d) jest brak możliwości ześlizgnięcia się stopy z pedałów podczas szybkiego pedalowania. Poprzez tego rodzaju bezpieczne umocowanie stopy pedały można przesuwac oraz ciągnąć. Ułatwia to sprawne pedalowanie i skrajnie ulepsza przenoszenie energii w porównaniu do pedałów z otwartym układem.

Z reguły należy umieścić stopę na pedale znajdującym się w najniższej pozycji korby zaczynając od czubka bloku i naciskając na korpus pedału znajdujący się w pozycji poziomej. Z reguły but zatraskuje się w pedale poprzez wyraźne słyszalne i odczuwalne zatrzaśnięcie. Ustawianie poziomu intensywności wypinania buta w pedałach systemowych odbywa się za pomocą klucza imbusowego



Rower pedelek M_BIKE - co jeszcze warto wiedzieć?

(e). Trzeszczeniu i piszczeniu często zapobiec można poprzez nałożenie niewielkiej ilości smaru na miejsca kontaktowe. Może to być jednak również oznaką zużycia - podobnie jak i chybottliwe stanie na pedale. Bloki należy regularnie sprawdzać.



Zwracaj uwagę, aby śrubki mocujące bloki zawsze były dokręcone. Poluzowane śrubki niemalże uniemożliwiają zejście z roweru. Niebezpieczeństwo upadku!



Zatraskiwanie buta w pedale oraz wypinanie buta przeciwiczyć należy najpierw z dala od ruchu drogowego (f).



Korzystaj z roweru wyłącznie z systemem pedałów, w którym zatraskiwanie i uwalnianie buta funkcjonuje bez zastrzeżeń. Jeśli pedał nie działa płynnie lub blok zużyty jest w silnym stopniu, but może samowolnie 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 była zawsze wolna od brudu oraz ciał obcych (g). Mechanizm zatraskowy należy ponadto regularnie smarować olejem.



Większość obuwia z blokami (cleats) tylko względnie nadaje się do chodzenia. Ponieważ bloki te są wyższe niż podeszwa, to nawet na szorstkim podłożu buty mają tylko nieznaczną przyczepność. Należy więc, wykazać się szczególną ostrożnością.



W kwestii wyboru modeli obuwia i pedałów zasięgnij rady Twojego sprzedawcy M_BIKE. Istnieją modele dostosowane do różnego przeznaczenia.



Zapoznaj się z instrukcją producenta pedałów.



e



f



g



h

Akcesoria

Zakup Twojego roweru M_BIKE umożliwi Ci przeżycie wielu niezapomnianych chwil na rowerze. W zależności od Twoich planów co do Twojego roweru M_BIKE, należy mieć na uwadze jeszcze kilka wskazówek i odpowiednio się wypoasażyć. Twój sprzedawca M_BIKE dysponuje szeroką gamą akcesoriów podwyższających bezpieczeństwo oraz komfort jazdy. Do Twojego roweru M_BIKE domontować możesz najróżniejsze akcesoria (h). Zwracaj jednak uwagę, aby zawsze spełniane były wymogi zasad ruchu drogowego

Rower pedelek M_BIKE - co jeszcze warto wiedzieć?

kraju, w którym z roweru M_BIKE korzystasz, oraz norm DIN EN. Wszystkie dodawane elementy muszą być kompatybilne z Twoim rowerem M_BIKE. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się z Twoim sprzedawcą M_BIKE.



Nieprzystosowane akcesoria mogą mieć negatywny wpływ na właściwości Twojego roweru M_BIKE i doprowadzić nawet do wypadku. Montaż akcesoriów zawsze konsultuj z Twoim sprzedawcą M_BIKE i koniecznie miej na uwadze wskazówki na temat zgodnego z przeznaczeniem użytkownika Twojego roweru M_BIKE.



Domontowane akcesoria typu błotniki, bagażnik itp. mogą mieć negatywny wpływ na funkcjonowanie Twojego roweru M_BIKE. Skonsultuj się z Twoim sprzedawcą M_BIKE zanim domontujesz jakiegokolwiek akcesoria do roweru.



Przed zakupem dodatkowych dzwonków oraz urządzeń oświetleniowych należy dokładnie sprawdzić, czy akcesoria te są dozwolone, sprawdzone i tym samym dopuszczone do ruchu drogowego. Lampy na baterie lub akumulatory muszą być oznakowane wężymkiem oraz literą K.

Rogi kierownicy (Bar ends)

Proste kierownice mogą być wyposażone w rogi kierownicy (a), tzw. bar ends. Niektóre kierownice o cienkich ściankach (przede wszystkim aluminiowe lub karbonowe) wymagają dodatkowych korków do kierownicy lub innych specjalnych elementów zapobiegających zmięczeniu lub pęknięciu kierownicy. Ich montaż koniecznie zleć sprzedawcy M_BIKE!

Zamki

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

Zestaw awaryjny

Najważniejszymi akcesoriami niezbędnymi na udanej wyprawie rowerowej 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 (c). W ten sposób przygotowany jesteś na niemiłe awaryjne niespodzianki.

Stopka (Podpórka)

Stopki rowerowe mają za zadanie zabieganie przewróceniu się odstawionego roweru. W zależności od użytkownika należy wybrać odpowiednią stopkę.

Twój sprzedawca M_BIKE chętnie doradzi Ci w kwestii wyboru odpowiedniej stopki. Jej montaż należy zlecić sprzedawcy M_BIKE.



Harmonogram obsługi i konserwacji

Zaleca się regularne serwisowanie pedału M_BIKE po fазie docierania. Harmonogram podany w poniższej tabeli jest wskazówką dla rowerzystów, którzy jeżdżą swoim pedałem w przedziale od 1000 do 2000 km lub od 50 do 100 godzin rocznie. Jeśli regularnie jeździsz więcej lub jeździsz dużo po brukowanych nawierzchniach, przerwy serwisowe powinny zostać odpowiednio skrócone.

Jeśli posiadasz pewien stopień umiejętności mechanika, doświadczenie i odpowiednie narzędzia, takie jak klucz dynamometryczny, powinieneś mieć możliwość wykonania czynności zaznaczonych „X” samodzielnie. Jeśli napotkasz

jakiegokolwiek wady, niezwłocznie podejmij odpowiednie środki. Jeśli masz wątpliwości lub masz pytania, skontaktuj się z dealerem M_BIKE.

Czynności oznaczone „D” najlepiej pozostawić dealerowi M_BIKE.



Dla własnego bezpieczeństwa przeprowadź swój pedał M_BIKE do dealera M_BIKE w celu przeprowadzenia pierwszej inspekcji po 100 do 300 km, od 5 do 15 godzin po pierwszym użyciu lub od czterech do sześciu tygodni, a następnie po trzech miesiącach.

Komponent	Co należy zrobić	Przed każdą jazdą	Co miesiąc	Co rok	Z inną częstotliwością
Oświetlenie	Sprawdź funkcję	X			
Opony	Sprawdź ciśnienie Sprawdź bieżnik i ścianki boczne	X	X		
Hamulce obrotowe	Sprawdź działanie dźwigni, zużycie klocków hamulcowych, położenie wkładek w stosunku do obręczy. Testuj hamulce na statywie.	X			
Hamulce obrotowe hydrauliczne	Sprawdź działanie dźwigni, zużycie klocków hamulcowych, położenie wkładek w stosunku do obręczy. Testuj hamulce na statywie.	X			
Hamulce bębnowe / rolkowe	Działanie dźwigni. Testuj hamulce na statywie.	X			
Hamulce, klocki hamulcowe	Oczyszczyć		X		
Linki hamulcowe / wkładki / linie (hamulce obrotowe)	Ogłędziny		X		
Hamulce tarczowe	Sprawdź działanie dźwigni, klocki hamulcowe. Testuj hamulce na statywie. Wymień płyn (płyn DOT)	X			
Widelce amortyzowane	Sprawdź i dokręć śruby, jeśli to konieczne serwis całociowy (wymiana oleju)			D	
Obręcze (hamulce obrotowe)	Sprawdź grubość, ewentualnie wymienić			D	najpóźniej po 2 zestawie okładzin hamulcowych co najmniej co 2 lata
Widelec (szytyny)	Sprawdź grubość, ewentualnie wymienić				
Dolny kosz	Sprawdź luz łożyska. Zdejmij i ponownie nasmaruj (smarowniczką)		X		
Łańcuch	Sprawdź i w razie potrzeby, nasmarować. Sprawdzić zużycie, wymienić, jeśli to konieczne, tryby przerzutki.	X			od 1000 km lub 50 godzin użytkowania
Sztuka teleskopowa	Serwis			X	
Korba	Sprawdź i dokręć śruby, jeśli to konieczne.		X		
Powierzchnie malowane / anodowane / karbonowe	Impregnować				co najmniej co 6 miesięcy
Koła / szprychy	Sprawdzić, czy koło nie „bije” na bok, ewentualnie wycentrować. Sprawdzić naciąg szprych		X		
Kierownica i mostek (z aluminium i karbonu)	Sprawdzić pod kątem uszkodzenia, ewentualnie wymienić				co najmniej co 2 lata
Stery	Sprawdzić luz na łożyskach, przesmarować		X	D	
Powierzchnie metalowe	Polerować (z wyjątkiem krawędzi obręczy, hamulców szczękowych, tarcz hamulcowych)				minimum co pół roku
Piasty	Sprawdzić luz łożyska, przesmarować		X	D	
Pedały (wszystkie)	Sprawdzić luz łożyska		X		
Pedały (bez zacisków)	Oczyszczyć i nasmarować mechanizm blokady		X		
Zacisk sztycy, mostek	Sprawdzić śruby. Zdemontować i ponownie nasmarować		X	D	
Przerzutka przód / tył	Oczyszczyć i nasmarować		X		
Szybkozamykacz / osprzetowa	Sprawdzić osadzenie	X			
Śruby i nakrętki (przekładnie w piście, błotniki itp.)	Sprawdzić i dokręć śruby, jeśli to konieczne		X		
Zaworki	Sprawdzić osadzenie	X			
Linki (przerzutki, hamulce)	Zdemontować i przesmarować			D	

Zalecane ustawienia momentu obrotowego

Wszystkie połączenia śrubowe elementów pedeleka muszą być dokręcone starannie i regularnie sprawdzane w celu zapewnienia bezpiecznej i niezawodnej pracy pedeleka M_BIKE. Najlepiej to zrobić za pomocą klucza dynamometrycznego, który wyłączy się przy wymaganej wartości momentu obrotowego lub klucza dynamometrycznego typu klik. Do-kręć ostrożnie, zbliżając się do zalecanej maksymalnej wartości momentu obrotowego w małych krokach (kroki co 0,5 Nm) i sprawdzaj pomiędzy krokami dopasowanie elementu. Nigdy nie przekraczaj maksymalnej wartości momentu wskazanej przez producenta!

Tam, gdzie nie ma podanego maksymalnego momentu obrotowego, zaczynaj od 2 Nm. Przestrzegaj wskazanych wartości drukowane bezpośrednio na elementach lub podane w instrukcjach producentów komponentów.

Wartości te są wartościami referencyjnymi wyżej wymienionych producentów części. Należy przestrzegać wartości podanych w instrukcjach producentów komponentów.

Wartości te nie mają zastosowania do elementów innych producentów.



Ze względu na niemożliwość do kontroli liczb elementów na rynku M_BIKE nie jest w stanie przewidzieć każdego produktu, który zostanie zastąpiony lub zmontowany przez osoby trzecie. Dlatego firma M_BIKE zręka się jakiegokolwiek odpowiedzialności za takie uzupełnienia lub modyfikacje dotyczące zgodności, wartości momentu obrotowego itp. Ktokolwiek montuje lub modyfikuje pedelek M_BIKE, musi upewnić się, że pedelek został zmontowany zgodnie z najnowszym stanem techniki.



Niektóre elementy mają naniesione na nich maksymalnie dopuszczalne wartości momentu obrotowego. Użyj klucza dynamometrycznego i nigdy nie przekraczaj maksymalnego momentu obrotowego! Jeśli masz wątpliwości lub masz pytania, skontaktuj się z dealerem M_BIKE.

Element	Połączenia śrubowe	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)
Przerzutka tylna	Montaż (na ramie / wieszaku przerzutki)	8 - 10	8 - 10	
	Uchwyt linki	5 - 7	4 - 5	
	Koła pasowe	3 - 4		
Przerzutka przednia	Montaż na ramie	5 - 7	5 - 7	
	Uchwyt linki	5 - 7	5	
Manetka	Montaż na kierownicy	5	2,5 - 4	
	Oslona otworu	0,3 - 0,5		
Dźwignia hamulca Piaśta	Montaż na kierownicy	6 - 8	5 - 7	6 - 8
	Dźwignia szybkozamykacza	5 - 7,5		
	Nakrętka do regulacji łożysk w piaściach	10 - 25		
	Pierścień blokady koła łańcuchowego	29 - 49	40	
Piaśta z przekładnią wewnętrzną	Nakrętka osi zawieszenie	30 - 45		
Korba	Uchwyt korbowy (kwadratowa głowica bezsmarowa)	35 - 50		
	Uchwyt korbowy (Shimano Octalink)	35 - 50		
	Uchwyt korbowy (Shimano Hollowtech)	12 - 15		
	Uchwyt korbowy (Isis)		31 - 34	
	Uchwyt korbowy (Giga X Pipe)		48 - 54	
	Koła łańcuchowe	8 - 11	12 - 14 (stal) 8 - 9	
Zamknięte łożysko wkładu	Obudowa (łeb kwadratowy)	49 - 69		
	Obudowa (Shimano Hollowtech II, SRAM Giga X Pipe)	35 - 50	34 - 41	
	Octalink	50 - 70		
Pedał	Oś pedału	35		
But	Klin	5 - 6		
	Kolec	4		
Hamulec (V-brake)	Uchwyt linki	6 - 8	6 - 8	6 - 8
	Uchwyt stopki hamulca	6 - 8	6 - 8	6 - 8
	Mocowanie klocków hamulcowych	1 - 2		
	Ramię hamulca / widelec			8 - 10

¹ www.shimano.com

² www.sram.com

³ www.tektra.com

Zalecane ustawienia momentu obrotowego

Zalecane ustawienia momentu obrotowego hamulców tarczowych

Element	Shimano ¹ (Nm)	Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	Magura ⁴ (Nm)
Montaż zacisku hamulca na ramie / widelec	6 - 8	9 - 10 (IS adapter) 8 - 10 (zacisk hamulca)	6 - 8	6
Dźwignia hamulca na kierownicy - zacisk pojedynczy	6 - 8	Discrete Clamp Bolt/ Hinge Clamp Bolt/ Xloc Hinge Clamp Bolt: 5 - 6 Pinch Clamp Bolt: 2,8 - 3,4 Split Clamp Bolts / Match Maker Bolts: 3 - 4	5 - 7	4
- zacisk podwójny		4 - 5		
Śruby, linki łączące na uchwycie i normalna linka przy zacisku hamulca	5 - 7	5		4
Złącze linki hamulca w zacisku hamulca (linka przewodu tarczowego)	5 - 7			
Korek zbiornika wyrównawczego	0,3 - 0,5			
Odpowietrznik zacisku hamulca	4 - 6		4 - 6	
Odpowietrznik dźwigni hamulca			2 - 4	
Mocowanie tarczy hamulca (6 otworów)	4	6,2	4 - 6	
Mocowanie tarczy hamulca (Centerlock)	40			
Wężyk (nakrętka łącząca) łączenie bezpośrednie				4
Cylinder podrzędny (śruba odpowietrzająca)				4
Uchwyt klocków hamulcowych na zacisku hamulca			3 - 5	

¹ www.shimano.com

² www.sram.com

³ www.tekro.com

⁴ www.magura.com

Odpowiedzialność za wady fizyczne i gwarancja

Twój pedalek M_BIKE wykonany został w staranny sposób i w normalnym wypadku został przekazany Tobie przez Twojego sprzedawcę M_BIKE w formie produktu całkowicie złożonego i kompletnego.

Podczas 2 pierwszych lat po zakupie roweru obowiązuje ustawowa odpowiedzialność za wady fizyczne. W razie wystąpienia wad, zwróć się do Twojego sprzedawcy M_BIKE.

Dla sprawnego procesu reklamacji prosimy o 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 pedeleka M_BIKE, używać można wyłącznie zgodnie z jego przeznaczeniem (patrz rozdział „Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem”). Miej na uwadze dopuszczalną masę podaną w karcie roweru. Ponadto należy przestrzegać wytycznych montażu producentów (przede wszystkim momenty dokręcania przy śrubach) 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.



Pamiętaj, że dodatkowe wyposażenie może mieć duży wpływ na właściwości Twojego pedeleka M_BIKE. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości lub pytań należy skontaktować się z Twoim sprzedawcą M_BIKE.



Regulacja ta obowiązuje wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polski.

- Łańcuch napędowy
- Okładziny hamulcowe
- Płyn hamulcowy (DOT)
- Tarcze hamulcowe
- Linki hamulcowe
- Pancerze linek hamulcowych
- Żarówki / LED
- Uchwyty kierownicy
- Koła łańcuchowe
- Elementy oświetlenia
- Opona
- Zębatki
- Siodełko
- Kółka przerzutki
- Środki do smarowania
- Osłona na rurę dolną
- Uszczelki elementów sprężynowych
- Obręcz kół (przy hamulcach szczękowych)
- Akumulator / Bateria

Powyższe części nie podlegają gwarancji.



Zapytaj Twojego sprzedawcę M_BIKE o dodatkowe warunki gwarancji producenta Twojego pedeleka M_BIKE. Poproś o wydanie ich w postaci elektronicznej na wskazany przez Ciebie adres poczty elektronicznej lub pisemnie.

Wskazówki dotyczące zużycia

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

Regularna pielęgnacja i konserwacja przedłuża ich żywotność. Mimo to po osiągnięciu danej granicy zużycia wymianę poddać trzeba następujące części:

GWARANCJA na rowery M_BIKE

Twój rower pedelek M_BIKE objęty jest gwarancją producenta (obowiązująca od daty sprzedaży pierwszemu klientowi):

- 2 letnia gwarancja w przypadku złamania ramy na wszystkie ramy z karbonu i z aluminium
- 2 lata na sztywne widelce z karbonu i z aluminium
- 2 lata w przypadku złamania ramy dla wszystkich w pełni amortyzowanych modeli
- 2 lata w przypadku złamania ramy dla wszystkich modeli typu dirtjump oraz oznakowanych części M_BIKE
- 2 lata na lakier i naklejki

Gwarant zobowiązuje się do rozpatrzenia reklamacji w terminie do 14 dni od daty zgłoszenia. Zgłoszenie następuje poprzez wypełnienie formularza reklamacyjnego. W przypadku wystąpienia wady materiałowej bądź innej rower w stanie kompletnym należy dostarczyć do sprzedawcy u którego został dokonany zakup. Dane sprzedawcy, jak adres, e-mail, tel./fax sprzedawcy znajdziesz w protokole odbiorczym. Twój sprzedawca pomoże Ci przeprowadzić procedurę reklamacyjną.

W przypadku korzystania z gwarancji M_BIKE zastrzega sobie prawo dostarczenia odpowiedniego kolejnego, aktualnego modelu w dostępnym zamówieniu w danym kolorze - a w razie braku - modelu odpowiednio wyższej klasy.

W związku z rozwojem techniki, produkty M_BIKE podlegają zmianom. Niektóre komponenty modeli M_BIKE mogą być niekompatybilne w stosunku do starszych modeli.

Gwarancja na pozostałe elementy wyposażenia roweru jest zgodna z warunkami gwarancji udzielanymi przez krajowych dystrybutorów producentów danych części, wynosi 2 lata. Gwarant zobowiązuje się do rozpatrzenia reklamacji w terminie do 14 dni od daty zgłoszenia. Zgłoszenie następuje poprzez wypełnienie formularza reklamacyjnego. W przypadku wystąpienia wady materiałowej bądź innej rower w stanie kompletnym należy dostarczyć do sprzedawcy u którego został dokonany zakup.

Dane sprzedawcy jak adres, e-mail, tel./fax sprzedawcy znajdziesz w protokole odbiorczym. Twój sprzedawca pomoże Ci przeprowadzić procedurę reklamacyjną.

Zawsze jednak podstawą są dane Twojego sprzedawcy M_BIKE, który przyjmie Twoje zapytania.

Gwarancja producenta obowiązuje za okazaniem dowodu zakupu, protokołu odbiorczego oraz karty roweru, z której wynikać muszą data zakupu, adres sprzedawcy, model oraz numer ramy.

Warunkiem gwarancji jest użytkowanie zgodne z przeznaczeniem, platny przegląd w ciągu pierwszych 100-300 km, lub po 5-15 godzinach użytkowania od daty zakupu jak

i używanie wyłącznie oryginalnych części zamiennych i elementów wyposażenia oraz konserwacja systemów sprężynowych przez sprzedawcę M_BIKE.

Użytkowanie w zawodach sportowych, skoki oraz innego rodzaju przeciążenie roweru również nie są objęte gwarancją. Jedynie w przypadku ram z karbonu roweru wyścigowego, roweru typu cyclocross, MTB-hardtail oraz full suspension do 100 mm zgodnie z przeznaczeniem użytkowanie w zawodach sportowych objęte jest gwarancją.

Gwarancja nie obejmuje szkód powstałych poprzez zużycie, zaniedbywanie (niedostateczna pielęgnacja i konserwacja), upadek/wypadki, nadmierne obciążenie poprzez przeładowanie, niefachowy montaż i niefachowe obchodzenie się z rowerem, zmiany roweru (demontowanie elementów bądź jego modyfikacje).

W interesie długiej żywotności Twojego pedeleka M_BIKE oraz przydatności do użytku komponentów należy przestrzegać przepisów montażu producentów oraz zalecanych odstępów czasowych konserwacji w niniejszej instrukcji. W przypadku nie przestrzegania przepisów dotyczących montażu i odstępów czasowych przeglądów gwarancja nie obowiązuje. Miej na uwadze naszkicowane w tym podręczniku kontrole oraz ewentualnie zalecaną regularną wymianę ważnych dla bezpieczeństwa komponentów, jak np. kierownic itp.

Niniejsze postanowienia dotycząca gwarancji są dobrowolnymi świadczeniami firmy M_BIKE. Poinformuj się najlepiej u Twojego sprzedawcy M_BIKE.

W razie pytań zwróć się do Twojego sprzedawcy, którego adres znajdziesz w protokole odbiorczym i na stronie internetowej www.rowerymerida.pl

Niniejsze postanowienia dotyczące gwarancji obowiązują od roku modelowego 2019.

MERIDA POLSKA Sp. z o.o.

**ul. Marii Skłodowskiej-Curie 35, 41-800 Zabrze,
info@merida.pl, www.rowerymerida.pl**

**NIP: 631-23-00-850; REGON: 008174780; Sąd Rejonowy
w Gliwicach, X Wydział Gospodarczy Krajowego
Rejestru Sądowego KRS 0000019537**



Harmonogram obsługi

1.

Przegląd - najpóźniej po przejechaniu 100 - 300 km lub po 5 - 15 godzinach użytkowania lub po trzech miesiącach od daty zakupu

Nr zlecenia

Data

Wymienione lub naprawione części:

.....

.....

.....

.....

Pieczętka i podpis

dealera M_BIKE:

2.

Przegląd - najpóźniej po przejechaniu 2 000 km lub po 100 godzinach użytkowania lub po upływie roku

Nr zlecenia

Data

Wymienione lub naprawione części:

.....

.....

.....

.....

Pieczętka i podpis

dealera M_BIKE:

Harmonogram obsługi

3.

Przegląd - najpóźniej po przejechaniu 4 000 km lub po 200 godzinach użytkowania lub po dwóch latach

Nr zlecenia

Data

Wymienione lub naprawione części:

.....

.....

.....

.....

Pieczętka i podpis

dealera M_BIKE:

4.

Przegląd - najpóźniej po przejechaniu 6 000 km lub po 300 godzinach użytkowania lub po trzech latach

Nr zlecenia

Data

Wymienione lub naprawione części:

.....

.....

.....

.....

Pieczętka i podpis

dealera M_BIKE:

Harmonogram obsługi

5.

Przegląd - najpóźniej po przejechaniu 8 000 km lub po 400 godzinach użytkowania lub po czterech latach

Nr zlecenia

Data

Wymienione lub naprawione części:

.....

.....

.....

.....

Pieczętka i podpis

dealera M_BIKE:

6.

Przegląd - najpóźniej po przejechaniu 10 000 km lub po 500 godzinach użytkowania lub po pięciu latach

Nr zlecenia

Data

Wymienione lub naprawione części:

.....

.....

.....

.....

Pieczętka i podpis

dealera M_BIKE:

Harmonogram obsługi

7.

Przegląd - najpóźniej po przejechaniu 12 000 km lub po 600 godzinach użytkowania lub po sześciu latach

Nr zlecenia

Data

Wymienione lub naprawione części:

.....

.....

.....

.....

Pieczętka i podpis

dealera M_BIKE:

8.

Przegląd - najpóźniej po przejechaniu 14 000 km lub po 700 godzinach użytkowania lub po siedmiu latach

Nr zlecenia

Data

Wymienione lub naprawione części:

.....

.....

.....

.....

Pieczętka i podpis

dealera M_BIKE:

Harmonogram obsługi

9.

Przegląd - najpóźniej po przejechaniu 16 000 km lub po 800 godzinach użytkowania lub po ośmiu latach

Nr zlecenia

Data

Wymienione lub naprawione części:

.....

.....

.....

.....

Pieczętka i podpis

dealera M_BIKE:

10.

Przegląd - najpóźniej po przejechaniu 18 000 km lub po 900 godzinach użytkowania lub po dziewięciu latach

Nr zlecenia

Data

Wymienione lub naprawione części:

.....

.....

.....

.....

Pieczętka i podpis

dealera M_BIKE:

Harmonogram obsługi

11.

Przegląd - najpóźniej po przejechaniu 20 000 km lub po 1 000 godzinach użytkowania lub po dziesięciu latach

Nr zlecenia

Data

Wymienione lub naprawione części:

.....

.....

.....

.....

Pieczętka i podpis

dealera M_BIKE:

12.

Przegląd - najpóźniej po przejechaniu 22 000 km lub po 1 100 godzinach użytkowania lub po jedenastu latach

Nr zlecenia

Data

Wymienione lub naprawione części:

.....

.....

.....

.....

Pieczętka i podpis

dealera M_BIKE:

Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem

Producent			
Model			
Nr ramy			
Kolor			
System napędowy:			
Model akumulatora			
Nr klucza			
Napięcie (Volt)			
Amperogodzina (Ah)			
Wydajność (Wh)			
Amortyzowany widelec - producent			
- model			
- nr seryjny			
Typ ramy			
Wielkość ramy			
Wielkość kół lub opon			
Własności specjalne			
Amortyzator tylny			
- producent			
- model			
- nr seryjny			
Typ ramy			
Wielkość ramy			
Wielkość kół lub opon			
Własności specjalne			

Pieczętka i podpis sprzedawcy M_BIKE

Raport przekazania

M_BIKE

Opisany powyżej pedalek M_BIKE został dostarczony do klienta gotowy do użycia, tj. po jego montażu, inspekcji i kontroli funkcjonalnej, jak opisano poniżej (dodatkowo wymagane procedury w nawiasach).

- ☐ Oświetlenie
- ☐ Hamulce przednie i tylne
- ☐ Widelec z amortyzacją (dopasowany do klienta)
- ☐ Amortyzator tylny (dopasowany do klienta)
- ☐ Zestaw kołowy (centrowanie / naciąg szprych / ciśnienie w oponach)
- ☐ Kierownica / mostek (pozycja / śruby sprawdzone kluczem dynamometrycznym)
- ☐ Pedaly (w razie potrzeby wyregulować siłę zwolnienia)
- ☐ Siodło / sztyca (wysokość i położenie siodła dostosowane do klienta, śruby sprawdzone kluczem dynamometrycznym)
- ☐ Zębatki (ograniczniki!)
- ☐ Śrubowe połączenia części mocujących (sprawdzone kluczem dynamometrycznym)
- ☐ Wykonano inne procedury
- ☐ Jazda testowa

Dealer M_BIKE

Nazwisko, Imię _____
Ulica, miasto _____
tel/fax _____
e-mail _____

Data przekazania, pieczęć i podpis dealera M_BIKE

Klient potwierdza swoim podpisem, że otrzymał pedalek M_BIKE we właściwym stanie wraz z załączonymi dokumentami określonymi poniżej oraz, że został pouczony o prawidłowym użyciu pedaleka M_BIKE:

- ☐ Instrukcja obsługi M_BIKE

Dodatkowe instrukcje

- ☐ Układ hamulcowy ☐ Zawieszenie siedzenia
- ☐ System przekładni ☐ Widelec amortyzowany / amortyzator tylny
- ☐ Siedzisko, mostek ☐ System pedałów ☐ Pozostałe
- ☐ Instrukcje systemowe producenta napędu

Klient

Nazwisko, Imię _____
Ulica _____
Kod, miasto _____
tel/fax _____
e-mail _____

Miejsce, data, podpis

NOTATKI

[illegible]