



PL

READ



IT

Instrukcja obsługi
Rowery

RIDE

IT

LEVIT

LOVE

IT

Witamy w rodzinie LEVIT!

Już od ponad 30 lat w Úpicach w Górach Jastrz¿ebich produkujemy i sprzedajemy rowery, poniewa¿ przez cały ten czas mocno wierzymy, ¿e jazda na rowerze jest kluczem do zabawy i przemieszczania siê w naszym przepelnionym i stale przyspieszaj¿ym Œwiecie.

Ka¿dy rower tworzymy w taki sposób, aby Œwietnie siê nim je¿dziło, starannie dobieramy niezawodne komponenty, testujemy wszystko wlasnymi nogami. Poniewa¿ Wasza satysfakcja jest naszym jedynym celem. Cel Waszej drogi zale¿y zaŒ ju¿ tylko od Was, niezale¿nie od tego, czy jest nim szybki dojazd do pracy, wycieczka z rodzin¿ czy wyprawa po przygodê.

Niezale¿nie od tego, czy Wasz wybór padł na rower z napêdem elektrycznym, czy stawiacie na miêŒnie wlasnego ciała, ¿yczymy Wam tys¿cy ŒzczêŒliwych kilometrów!



Spis treŒci

1. Wa¿ne informacje - przed wyjazdem

1.1	Klasyfikacja rowerów i ich regulacja	3
1.2	Sprawdzanie roweru przed i po je¿dzie	7
1.3	Zasady i reguły bezpiecznej jazdy	9
1.4	Etyka jazdy	10
1.5	Technika jazdy i ustawienia roweru	11

2. Konserwacja roweru

2.1	Monta¿ i demonta¿ kół	16
2.2	Hamulce	17
2.3	Zmiana biegów	20
2.4	Stery kierownicy, kierownica, mostek, siodełko i sztyca	23
2.5	Koła, opony, pedały, piasty i wkład suportu	25
2.6	Widelec amortyzowany i tylny amortyzator	26
2.7	Czyszczenie, smarowanie i przechowywanie	29
2.8	Harmonogram przegl¿dów	31

3. Udzielenie gwarancji

3.1	Gwarancja na poszczególne czêŒci	33
3.2	Gwarancje	36



1. Ważne informacje przed wyjazdem

1.1 Klasyfikacja rowerów i regulacja

Kategoria 0

Rowery dziecięce o rozmiarach kół do 20" są przeznaczone do użytku w przestrzeni zamkniętej i pod nadzorem osoby odpowiedzialnej.

Rowery dziecięce (ISO 4210-2)

Maksymalna nośność* rowerów dziecięcych o rozmiarach kół do 20" wynosi 45 kg.

Kategoria 2

Rower przeznaczony jest do jazdy po drogach asfaltowych, ścieżkach rowerowych, drogach piaszczystych, gliniastych, żwirowych, utwardzonych i nieutwardzonych szlakach turystycznych.

Rowery crossowe i rowery dziecięce z kołami o rozmiarze 24" (ISO 4210-2)

Rowery crossowe i dziecięce z kołami o rozmiarze 24" są przeznaczone do użytku na drogach oraz do korzystania sportowo-rekreacyjnego. Maksymalna nośność* wynosi 120 kg dla rowerów crossowych i 80 kg dla rowerów dziecięcych z kołami o rozmiarze 24".

Crossowe i trekkingowe rowery elektryczne (EN15194: 2017 i ISO 4210-2)

Dla roweru wspomaganego przez silnik elektryczny (EPAC) obowiązują te same zasady, co w przypadku zwykłych rowerów. Maksymalna nośność wynosi 130-140 kg.

Dziecięce rowery elektryczne (EN15194: 2017 i ISO 4210-2)

Dla roweru wspomaganego przez silnik elektryczny (EPAC) obowiązują te same zasady, co w przypadku zwykłych rowerów. Maksymalna nośność* dziecięcych rowerów elektrycznych z kołami o rozmiarze 24" wynosi 80 kg.

Miejskie rowery elektryczne (EN15194: 2017 i ISO 4210-2)

Dla roweru wspomaganego przez silnik elektryczny (EPAC) obowiązują te same zasady, co w przypadku zwykłych rowerów. Maksymalna nośność* wynosi 130-150 kg.

Składane rowery elektryczne (EN15194:2017 i ISO 4210-2)

Dla roweru wspomaganego przez silnik elektryczny (EPAC) obowiązują te same zasady, co w przypadku zwykłych rowerów. Maksymalna nośność* wynosi 130 kg.

Kategoria 3

Rowery górskie przeznaczone są do jazdy po drogach asfaltowych i ścieżkach rowerowych, drogach o powierzchni z piaskiem, gliną, żwirem, utwardzonych i nieutwardzonych szlakach turystycznych oraz kamienistych drogach lub z korzeniami.

Rowery górskie (ISO 4210-2)

Przeznaczone są do sportowej jazdy w terenie. Maksymalna nośność* wynosi 120 kg.

Elektryczne rowery górskie (EN15194: 2017 i ISO 4210-2)

Dla roweru wspomaganego przez silnik elektryczny (EPAC) obowiązują te same zasady, co w przypadku zwykłych rowerów. Maksymalna nośność* wynosi 140 kg.

* Maksymalna nośność (maksymalne dopuszczalne obciążenie) to suma masy roweru lub roweru elektrycznego, wagi rowerzysty oraz masy ładunku. Informację o nośności roweru elektrycznego można zawsze znaleźć na ramie.



UWAGA: Rower lub rower elektryczny nie może być poddawany większym obciążeniom i warunkom pracy innym niż te, do których został przeznaczony. Jeśli normy te zostaną przekroczone, może dojść do uszkodzenia roweru, utraty sterowności i upadku kierowcy. Rower, podobnie jak wszystkie części mechaniczne, podlega zużyciu i wysokim obciążeniom mechanicznym. Różne materiały i części mogą reagować na zużycie lub obciążenia zmęczeniowe na różne sposoby. Jeśli przewidziany okres użytkowania części zostanie przekroczony, mogą one niespodziewanie zawieść i spowodować obrażenia u rowerzysty. Każda forma pęknięć, rys lub przebarwień w obszarach o dużym obciążeniu wskazuje, iż część uległa zużyciu i należy ją wymienić.

Rama

Czytając niniejszy podręcznik, prawdopodobnie macie już wybrany właściwy rozmiar ramy z pomocą swojego sprzedawcy. Wybór jej odpowiedniego rozmiaru jest bardzo ważny dla komfortowej i bezpiecznej jazdy na rowerze. Ogólna zasada jest następująca. Należy stanąć okraciem nad górną rurą ramy tak, aby przestrzeń pomiędzy kroczeniem a górną rurą ramy wynosiła co najmniej 8 cm. Zasada ta dotyczy zwłaszcza rowerów górskich i crossowych. Powodem jest bardzo częste zsiadanie z roweru, zwłaszcza w trudniejszym terenie. Zalecane jest pozostawienie ok. 3 cm „luzu” w przypadku rowerów szosowych i miejskich. Można również obliczyć odpowiedni rozmiar ramy według następującego wzorca: wysokość krocza (mierzona z lekko rozstawionymi nogami) \times 0,56 (= rozmiar ramy w centymetrach; następnie otrzymany wynik należy podzielić przez 2,54, aby uzyskać rozmiar w calach).

Siodło i sztyca

Siodło można regulować na trzy sposoby - wysokość, przesunięcie na przód lub w tył, kąt.



Wysokość siodełka

Należy usiąść na rowerze i stanąć na pedałach z jedną nogą w dolnej pozycji. Przy optymalnej wysokości siodełka ta noga powinna być lekko zgięta w kolanie pod kątem około 3-5 stopni. Zbyt wysoko ustawione siodełko powoduje nadmierne obciążenie pleców i nadmierne wyciąganie nóg oraz bioder. Zbyt nisko ustawione siodełko powoduje nadmierne obciążenie kolan i mięśni ud. Wysokość siodełka można wyregulować za pomocą szybkozamykacza (nakrętki) na końcu sztycy. Po prawidłowym wyregulowaniu należy sprawdzić dokręcenie sztycy.



UWAGA: Na sztycy poprzez linię lub symbole została oznaczona maksymalna dopuszczalna wysokość usunąć „dla“ jej wysunięcia. Nie należy regulować sztycy powyżej tej granicy! Zapobiegnie to uszkodzeniu ramy roweru, ewentualnemu pęknięciu sztycy i możliwości zranienia rowerzysty.

Kąt siodełka oraz regulacja do przodu i do tyłu

Siodełko można również ustawić pod pewnym kątem do podłoża. Najlepszą pozycją wyjściową do ustawienia prawidłowego kąta jest pozycja, w której siodełko jest równoległe do podłoża. Konieczne jest wypróbowanie kilku różnych pozycji siodełka i wybranie tej najbardziej pasującej. Siodełko można również ustawić bliżej lub dalej od kierownicy.

Kąt siodełka i odległość od kierownicy można ustawić za pomocą śruby (ewentualnie dwóch obok siebie w kierunku jazdy) w jarzemku. Po jej poluzowaniu należy przesunąć siodełko do przodu lub do tyłu, wyregulować kąt i dokręcić śrubę. Należy poruszać siodełkiem i upewnić się, że jest prawidłowo dokręcone. Jeśli w jarzemku znajdują się dwie śruby, jedna przed rurą sztycy, a druga za nią, należy na przemian luzować obie, a następnie przesunąć siodełko do przodu lub do tyłu, po czym ponownie na przemian obie dokręcić. Luzując jedną i dokręcając drugą, można ustawić odpowiedni kąt siodełka do podłoża.

Regulując odległość siodełka od kierownicy, należy kierować się następującą zasadą - siedząc na rowerze z obiema stopami na pedałach i mając mierzoną nogę z przodu, prosta pionowa powinna przechodzić przez kolano i jednocześnie przez środek pedału (odpowiednim pomocnikiem jest pion ciężarkowy).

Kierownica i mostek

W rowerach LEVIT stosowane są dwa rodzaje mostków: wpuszczany, przeznaczony do steru gwintowanego i A-head do steru bez gwintu. Przed samą regulacją ważne jest, aby wiedzieć, jaki typ mostka rower posiada.

Mostki wpuszczane wsuwają się do rury sterowej widelca i mocowane są za pomocą długiej śruby, która biegnie przez całą długość mostka. Nakrętka tej śruby na dolnym końcu mostka ma kształt stożka lub ukośnie ściętego stożka, w obu przypadkach służy do dokręcenia mostka w rurze sterowej widelca.



UWAGA: Jeśli nie dojdzie do poluzowania mostka po poluzowaniu jego śruby, należy stuknąć w śrubę gumowym młotkiem lub młotkiem za pośrednictwem drewnianego klocka.



UWAGA: Na mostku została wyznaczona maksymalna dopuszczalna wysokość (linia) jego wysunięcia. Nie należy regulować mostka powyżej tej linii! Zapobiegnie to uszkodzeniu mostka i możliwym obrażeniom.

Mostki A-head są montowane na rurze sterowej widelca od zewnątrz. W tym rodzaju mostka nie można regulować jego wysokości. Jeśli będziecie chcieli ustawić kierownicę wyżej, będziecie musieli wybrać wyższą kierownicę lub inny mostek o innym kącie nachylenia. Luz steru rowerowego w tym rodzaju mostka reguluje się za pomocą śruby w jego górnej części.

Śruba ta jest połączona z rurą sterową widelca za pomocą tzw. „gwiazdki” (szyszki), znajdującej się wewnątrz tej rury. Regulację luzu w sterze rowerowym można wykonać tylko wtedy, gdy śruby imbusowe na mostku, które zaciskają go na rurze sterowej widelca, są poluzowane. Po wyregulowaniu luzu w mostku śruby te należy dokręcić. Jeśli po dokręceniu ster rowerowy nadal jest luźny, należy sprawdzić długość rury sterowej widelca. Rura sterowa musi zawsze kończyć się co najmniej 2-3 mm poniżej górnej krawędzi mostka. Nie więcej, aby nie doszło do zniekształcenia mostka po dokręceniu śrub. Jeśli rura sterowa ma tę samą długość lub nawet wystaje ponad mostek, należy dodać podkładkę pod mostek lub pod nasadkę steru rowerowego, ewentualnie zlecić skrócenie rury sterowej widelca w specjalistycznym serwisie.



UWAGA: W przypadku wątpliwości odnośnie regulacji mostka lub steru, należy powierzyć taką pracę w ręce wykwalifikowanego specjalisty (autoryzowanego sprzedawcy). Poluzowanie i obrócenie mostka na widelcu może spowodować upadek i zranienie rowerzysty. Nadmiernie dokręcony ster może szybko się zużyć i ulec uszkodzeniu, to samo dotyczy jazdy ze sterem, który ma luz roboczy.

Bagażniki rowerowe

Przewożenie przedmiotów i ładunków w ręku podczas jazdy na rowerze może być bardzo niebezpieczne i może spowodować utratę kontroli nad prowadzeniem roweru, upadek i obrażenia rowerzysty. Jeśli doposażacie swój rower w bagażnik, należy pamiętać, że rama jest zaprojektowana w pierwszej kolejności pod wagę rowerzysty. Przewożenie za ciężkich ładunków mogłoby spowodować uszkodzenia, które nie są objęte gwarancją.



1.2 Kontrola przed i po jeździe

Wszystkie ramy LEVIT, a także wszystkie komponenty, mają ograniczony i ostateczny okres użytkowania. Na długość okresu użytkowania danej ramy lub części wpływa jej konstrukcja i zastosowany materiał, a także konserwacja i intensywność użytkowania. Przeglądy wykonywane przez wykwalifikowanego specjalistę powinny odbywać się w regularnych odstępach czasu.

W ten sposób można uniknąć wielu problemów technicznych. Profesjonalne przeglądy mogą wyeliminować drobne niedociągnięcia, zanim staną się poważne. Konsekwencje mogą być w wielu przypadkach katastrofalne. To Wy jesteście odpowiedzialni za sprawdzenie roweru przed każdą jazdą.

UWAGA: Jeśli rower ma jeździć po drogach publicznych, konieczne jest wyposażenie go w oświetlenie i odblaski, zgodnie z rozporządzeniem ČSN EN 14764, 14765, 14766, 14781. Nocna jazda na rowerze jest odpowiednia tylko dla doświadczonych rowerzystów, dlatego nie polecamy jej dzieciom. Ważnym dodatkiem do nocnej jazdy jest odzież wykonana z materiałów odblaskowych, zwiększających widoczność rowerzysty.

Ważne: przed każdą jazdą, szczególnie w przypadku upadku, należy sprawdzić cały rower!

Koła i opony

Należy sprawdzić, czy koła są wycentrowane, czy szprychy (druły) splotu nie są poluzowane (lub nawet czy któregoś nie brakuje) i czy koła nie mają luzu bocznego. Należy sprawdzić szybkozamykacze w piastach kół. Nieprawidłowo dokręcony mechanizm szybkozamykacza może prowadzić do poważnych obrażeń! Dźwignia szybkozamykacza musi być zawsze zamknięta do oporu i stawiać silny opór przy otwieraniu. Należy sprawdzić również ciśnienie w oponach, czy nie są zbyt miękkie dla jazdy lub nadmiernie napompowane (maksymalne dopuszczalne ciśnienie jest podane z boku opony). Należy również sprawdzić, czy opony są dobrze osadzone na feldze. Należy sprawdzić zużycie opon, należy je zmienić, jeśli to konieczne.

Hamulce

1. Felgowe:

Należy sprawdzić i wyregulować hamulce, jeśli to konieczne. Należy nacisnąć obie dźwignie hamulca i popchnąć rower do przodu. Klocki hamulcowe powinny ścisnąć felgi, ale dźwignie hamulcowe nie powinny dotykać kierownicy. Należy mieć świadomość, który hamulec hamuje które koło. Lewa dźwignia hamulca steruje hamulcem przedniego koła, prawa dźwignia hamulca steruje hamulcem tylnego koła. Należy skontrolować, czy panczerze nie są postrzępione lub nienaturalnie skręcone. Linki po pewnym czasie wyciągają się, a klocki zużywają, dlatego konieczna jest cykliczna regulacja hamulców, wymiana zużytych części na czas.

2. Tarczowe - hydrauliczne:

W przypadku hydraulicznych hamulców tarczowych należy przeprowadzić test skuteczności w taki sam sposób, jak w przypadku hamulców felgowych, a dodatkowo kilka razy z rzędu nacisnąć dźwignie hamulcowe. Jeśli dźwignia opada na kierownicę lub wręcz przeciwnie, „twardnieje”, to znak, że system się zapowietrzył i trzeba odwiedzić serwis. Należy również sprawdzić cały przewód hydrauliczny pod kątem wycieków płynu. Z zapowietrzonymi hamulcami nie należy jeździć, ponieważ mogłoby to spowodować utratę skuteczności, upadek i obrażenia.

3. Tarczowe - mechaniczne:

W przypadku mechanicznych hamulców tarczowych należy sprawdzić docisk ruchomego klocka na tarczy i styk z klockiem stałym po drugiej stronie. Tarcza nigdy nie może dotykać korpusu hamulca, gdy jest dociśnięta przez klocek ruchomy, musi zawsze spoczywać na przeciwległym klocku stałym! Ten posiada regulację za pomocą klucza imbusowego lub pokrętką regulującego, dzięki czemu można go wysunąć.

Zmiana biegów i łańcuch

Przeskakiwanie łańcucha w górę i w dół, trudna zmiana poszczególnych biegów i hałas należą do podstawowych objawów nieprawidłowej pracy zmiany biegów. Przerzutkę tylną i przednią należy cyklicznie regulować, ponieważ linki z czasem się wyciągają. Należy regularnie czyścić łańcuch i smarować go odpowiednimi środkami. Z biegiem czasu dochodzi do wyciągnięcia łańcucha, konieczna jest jego wymiana. Zużyty lub uszkodzony łańcuch może bardzo poważnie uszkodzić zębatki i tarcze.

Podczas jazdy należy wybierać biegi, w których łańcuch jak najmniej krzyżuje się w osi podłużnej, czyli do mniejszych zębatek należy wybierać większe tarcze (lżejsze biegi), natomiast do dużych zębatek należy wybierać mniejsze tarcze (cięższe biegi). Jeśli łańcuch na pojedynczej zębatce regularnie drga przy każdym obrocie korby, należy sprawdzić połączenia poszczególnych ogniw pod kątem nitowania. Rozpięcie łańcucha może spowodować jego zerwanie, upadek i zranienie rowerzysty.

Mechanizmy korbowe, wkład suportu i pedały

Korby należy utrzymywać mocno dokręcone do osi środkowej. Cały środek suportu powinien swobodnie się obracać i nie powinien mieć luzów bocznych. Należy sprawdzić dokręcenie pedałów i śrub tarcz.

Ster rowerowy

Łożyska sterowe należy utrzymywać w czystości, smarować i odpowiednio je konserwować. Rura sterowa widelca powinna się swobodnie obracać. Luz na sterach najlepiej wykryć, hamując przednimi hamulcami, chwytając rurę sterową z łożyskami sterowymi w dłonie i jednocześnie poruszając kołem do przodu i do tyłu.



Rama

Wygiętą lub pękniętą ramę należy natychmiast wymienić. W żadnym wypadku nie należy próbować samodzielnie prostować ani naprawiać ramy. Jazda na takiej ramie może być bardzo niebezpieczna. Ramy, jak i komponenty, mają ograniczony okres użytkowania, który zależy od stopnia zużycia. Złamanie ramy może doprowadzić do upadku i obrażeń rowerzysty.

Sztycyca

Należy upewnić się, że sztycyca jest wystarczająco wsunięta w ramę. Linia wskazująca maksymalne możliwe wysunięcie sztycy nie może być widoczna. Należy również sprawdzić, czy szybkozamykacz lub śruba mocująca są wystarczająco dokręcone. W przypadku sztycy karbonowej należy przestrzegać momentu dokręcania tulei, która zbyt mocno dokręcona może spowodować uszkodzenie sztycy, jej pęknięcie i kontuzję rowerzysty. Jeśli sztycyca cały czas opada, należy odwiedzić serwis.

Kółka boczne

Kółka boczne do rowerów dziecięcych montuje się pod drugą nakrętką tylnej osi. Wysokość kółek bocznych powinna wynosić 1 cm nad podłożem.

1.3 Zasady i reguły bezpiecznej jazdy

Zdecydowana większość poważnych wypadków rowerowych wiąże się z urazami głowy. Należy zaopatrzyć się w kask spełniający wszystkie normy i posiadający atest. Należy wybrać odpowiedni rozmiar kasku, który nie powinien być ani za luźny ani za ciasny.

Ubranie

Odpowiednia odzież rowerowa może poprawić wrażenia z jazdy. Specjalna funkcjonalna odzież rowerowa może również zwiększyć bezpieczeństwo - mocne kolory i odblaskowe materiały poprawią widoczność. Rękawiczki rowerowe są bardzo praktyczne. Należy zachować ostrożność podczas noszenia luźnych ubrań, zwłaszcza luźnych nogawek, które łatwo wkręcają się w łańcuch. Nie należy jeździć na rowerze bez założonych butów. W żadnym wypadku nie polecamy jazdy na rowerze ze słuchawkami, głośna muzyka może przyćmić zbliżające się niebezpieczeństwo ze względu na mniejszą koncentrację.

Nie należy jeździć na rowerze pod wpływem alkoholu lub narkotyków, jest to zabronione przez prawo i naraża na niebezpieczeństwo nie tylko rowerzystę, ale też jego otoczenie!

Zasady poruszania się po drogach publicznych

Podstawową zasadą jest zachowywanie się tak samo, jak podczas prowadzenia pojazdu mechanicznego.

Rowerzysta jest pełnoprawnym uczestnikiem ruchu drogowego!

- Należy jeździć prawą stroną drogi w kierunku ruchu, nigdy pod prąd. Wyjątkami są specjalne pasy dla rowerzystów na ulicach jednokierunkowych, gdzie należy się kierować znakami dla rowerzystów.
- Należy przestrzegać znaków drogowych i sygnalizacji świetlnej.
- Należy zachować ostrożność podczas wyprzedzania samochodów, kierowcy nie są przyzwyczajeni do brania pod uwagę rowerzystów, którzy bardzo często źle sygnalizują swoje zamiary.
- Należy wskazać rękoma, gdy zmienia się kierunek jazdy, robiąc to z dużym wyprzedzeniem.
- Należy jeździć bezpośrednio wzdłuż rzędu zaparkowanych samochodów - nie należy zjeżdżać na pobocze za każdym zaparkowanym samochodem.
- Na drodze należy poruszać się bezpiecznie przy poboczu i podczas skręcania należy dawać wyraźny sygnał przez podniesioną rękę w kierunku skrętu. Należy zachować szczególną ostrożność na dużych skrzyżowaniach.
- Na przejściach należy zsiąść z roweru i przejść skrzyżowanie jak pieszy.
- Nie należy jeździć po chodniku, chyba że jest on oznaczony jako ścieżka rowerowa!

OPRÓCZ TYCH PODSTAWOWYCH ZASAD RUCHU DROGOWEGO WARTO PRZESTRZEGAĆ PONIŻSZYCH WSKAZÓWEK ZWIĘKSZAJĄCYCH BEZPIECZEŃSTWO:

- Dzwonek może być bardzo praktycznym pomocnikiem.
- Należy zakładać, że jest się niewidocznym dla kierowców, zachować szczególną ostrożność przy wjazdach i wyjazdach.
- Należy uważać na psy. Powinno się spróbować je zignorować, jeśli to nie pomoże, należy zsiąść i spróbować umieścić rower między siebie i psa.
- Należy uważać na nierówności na drogach - wyboje, kanały, koleiny, mokry bruk itp.

Jazda podczas złej pogody

Należy pamiętać, że w deszczową pogodę hamulce są znacznie mniej skuteczne. Ważne jest, aby hamować z większym wyprzedzeniem i ostrożnością. Zmniejsza się również przyczepność opon na mokrej nawierzchni, co zagraża łatwiejszym poślizgiem i upadkiem. Kask rowerowy, zwłaszcza z daszkiem, może dość dobrze chronić oczy i twarz przed deszczem, ale daszek usunąć nigdy nie może ograniczać bezpiecznego widoku.

1.4 Etyka jazdy

Jazda w terenie

Jazda w terenie jest trudniejsza niż jazda po drodze. Należy również liczyć się z tym, że jeśli coś ci się stanie, pomoc może znajdować się bardzo daleko.

ZAWSZE NALEŻY MIEĆ PRZY SOBIE:

- klucze imbusowe 4 mm, 5 mm, 6 mm
- klej i zapasową dętkę
- łyżki do opon



- pompkę lub nabój CO2
- dokumenty i pieniądze
- naładowany telefon do wezwania pomocy.

Nie należy jeździć samemu w terenie, którego się nie zna. Należy przestrzegać oznakowań, przestrzeni prywatnych i publicznych. Nie należy zjeżdżać z wyznaczonych ścieżek (szlaków). Należy szanować turystów, jeźdźców konnych, innych rowerzystów i zwierzęta.

Zjazd na rowerze górskim

Zjeżdżając na rowerze górskim, można osiągnąć znaczną prędkość, a tym samym być narażonym na duże ryzyko i niebezpieczeństwo. Nie należy lekceważyć pochylenia i pułapek terenu. Rowery górskie LEVIT nie są przeznaczone do pokonywania specjalnych tras zjazdowych, do tego przeznaczone są specjalne rowery zjazdowe lub enduro. W tym celu należy korzystać z odpowiedniego sprzętu, w tym zatwierdzonego kasku integralnego, rękawic z długimi palcami i skorupy ochronnej.



!!! Zjazd na rowerze górskim może spowodować poważne obrażenia. Należy używać ochraniaczy i zawsze upewnić się, że rower jest w doskonałym stanie. Nawet najlepszy sprzęt ochronny nie może zagwarantować ochrony przed poważnymi obrażeniami lub śmiercią. Jeśli rower jest wyposażony w amortyzację, należy dokładnie zapoznać się z jej funkcjonowaniem i sterowaniem przed rozpoczęciem dowolnego zjazdu. Nie każdy rower górski jest przeznaczony do trudnych technicznie tras zjazdowych, należy więc zapoznać się, czy rower jest do takiego celu odpowiedni, aby zapobiec możliwym uszkodzeniom komponentów lub ramy, które mogłyby spowodować upadek i poważne obrażenia.

1.5 Technika jazdy i ustawienia roweru

Wskazane jest, aby najpierw trenować jazdę na rowerze w bezpiecznym miejscu, dowiedzieć się, jak odpowiednio zmieniać biegi i jak czuć się hamulce. Następnie można zacząć próbować łagodnych podjazdów pod górę i zjazdów, pokonywać pierwsze przeszkody. Po pierwszej jeździe zalecamy przegląd obu hamulców, przerzutki tylnej i przedniej, może być konieczne ich dodatkowe wyregulowanie.

Zmiana biegów

Na kierownicy znajdują się dwa mechanizmy do zmiany biegów, ten po prawej stronie służy do sterowania tylną przerzutką, po lewej do sterowania przerzutką przednią. Podczas zmiany biegów ramię przerzutki utrzymuje stałe napięcie łańcucha. Nie należy próbować zmieniać biegów, kiedy nie pedałuje się do przodu.

Przed wjazdem pod górę należy wybierać lżejsze biegi - większa zębatka (tył), mniejsza tarcza (przód). Podczas jazdy po płaskim lub zjazdów z góry należy wybierać trudniejsze biegi - mniejsza zębatka i większa tarcza. Zjeżdżając z góry nie należy zostawiać z tyłu

biegów na największej zębatce, zagrażałoby to możliwym kontaktem przerzutki ze splotem i jej zerwaniu. Nie należy wybierać ekstremalnych połączeń biegów, takich jak mała zębatka i mała tarcza lub duża zębatka i duża tarcza. W tych połączeniach łańcuch za bardzo się krzyżuje i mogłoby dojść do uszkodzenia całej przerzutki. Bardzo ważne jest, aby zwolnić nacisk na pedały podczas zmiany biegów, zwolnienie to umożliwi płynne przejście łańcucha między biegami, a także ograniczy możliwość zgięcia łańcucha lub uszkodzenia przerzutki tylnej lub przedniej.

Hamowanie

Lewa dźwignia hamulca steruje hamulcem przedniego koła, prawa dźwignia hamulca steruje hamulcem tylnego koła. Najpierw należy sprawdzić hamulce w bezpiecznym miejscu. Należy się przyzwyczaić do ich czułości i siły. Należy utrzymywać prędkość pod kontrolą, aby być zdolnym do zatrzymania się w różnych sytuacjach. Należy hamować równomiernie obydwoma hamulcami. Po zdobyciu pewnego doświadczenia, można stopniowo zwiększać siłę nacisku na przedni hamulec. Hamulec przedni udziela się nawet w 85% łącznej siły hamowania. Nie należy używać przedniego hamulca podczas hamowania na zakrętach, ale tylko przed i po zakręcie.

Podjazdy pod górę i zjazdy

Jeszcze przez samym podjazdem należy zmienić bieg na lżejszy. Podjeżdżając pod górę, należy starać się pozostawać w pozycji siedzącej, umożliwi to lepsze i bardziej skuteczne pedałowanie. Na bardzo stromych podjazdach należy przesunąć się na siodełku jeszcze bardziej do przodu.

Przed stromym zjazdem czasami lepiej jest obniżyć siodełko za pomocą śruby szybkozamykającej o kilka centymetrów. Umożliwi to obniżenie środka ciężkości ciała, a tym samym poprawi stabilność. Jeśli rower jest wyposażony w teleskopową sztycę podsiodłową, należy skorzystać z niej do obniżenia siodełka przed zjazdem. Podczas zjazdu należy wcisnąć pedały i przenieść ciężar tak bardzo, jak to możliwe nad tylne koło. Zjazdy na rowerze górskim mogą być bardzo niebezpieczne. Zawsze należy upewnić się, że rower ma odblokowaną amortyzację, aby jej nie uszkodzić podczas zjazdu lub nie spowodować kontuzji. Większa prędkość oznacza większe ryzyko, nie należy się przeceniać podczas zjazdów.

Przeszkody

Nie należy przejeżdżać przez przeszkody, które mogłyby uszkodzić rower, lub na których można byłoby stracić kontrolę nad prowadzeniem. Kiedy chce się pokonać przeszkodę, należy podnieść się z siodełka oraz zgąć ręce i nogi. W takiej pozycji łatwiej odbierać uderzenie w przeszkodę.

Ramiona

Muszą umożliwić odpowiednie zgięcie, aby lepiej tłumić nierówności terenu. Jeśli tak nie jest, należy obniżyć wysokość kierownicy lub pochylić się bardziej do przodu. Jeśli barki i górna część ramion szybko się męczą, problem może zostać wyeliminowany przez inny mostek (inna długość, inny kąt).



Ręce i nadgarstki

Ręce muszą mocno trzymać kierownicę i liczyć się z ewentualną nierównością, która mogłaby spowodować wybicie kierownicy z rąk. Ogólnie wystarczy trzymać kierownicę małym palcem i palcem serdecznym i pozostawić palec wskazujący i środkowy do kontrolowania hamulca. Kciuki muszą mocno trzymać kierownicę od dołu, a nie od góry, aby gwałtowne uderzenie nie spowodowało utraty kontroli nad rowerem.

W niebezpiecznym terenie należy trzymać kierownicę tak mocno, aby uderzenia były przenoszone na ramiona. Luźne trzymanie kierownicy spowoduje ich nadmierną pracę. Chociaż miękkie gripy (chwyty) mogą wydawać się wygodniejsze, oznaczają zwiększony wysiłek dla rąk. Zamiast tego lepiej użyć gripów (chwytów) z grubszego i mocniejszego materiału.

Długość rury ramy i mostka

Wpływa na kierowanie kierownicą, idealna pozycja to rozluźniony kręgosłup i lekko ugięte ramiona. Jeśli pozycja siedząca zdaje się być zbyt rozciągnięta lub zbyt skulona, należy odwiedzić serwis i spróbować wymianę mostka na krótszy/dłuższy. Odczuje się ulgę.

Szerokość i kształt kierownicy

Ogólnie idealne wymiary to 64 - 80 cm. Szersza kierownica zapewnia lepszą pracę podczas pedałowania z siodłka oraz kontrolę w trudniejszym terenie i przy dużych prędkościach, podczas gdy węższa zapewnia bardziej aerodynamiczną pozycję. Istnieją różne kąty pochyleń do tyłu lub do góry, a także głębokość środkowej części kierownicy. Należy wypróbować kształt, który pozwala na naturalny chwyt kierownicy z nadgarstkiem w naturalnej pozycji.

Wysokość i kąt mostka

Mostek można zamontować w pozycji dodatniej (do góry) lub ujemnej (do dołu), co pozwala na bardziej sportową (bardziej pochyloną) lub wygodniejszą (bardziej wyprostowaną) pozycję siedzącą. Długość mostka znacząco wpływa na ogólny komfort siedzenia i kontrolę nad rowerem. Z krótszym mostkiem rowerzysta będzie miał większy ciężar na siodelku, z dłuższym na kierownicy.

Stopy

Śródstopie powinno znajdować się na osi pedału. Specjalne obuwie sprawia, że pedałowanie jest łatwiejsze i skuteczniejsze, do pedałów zatrzaskowych zawsze należy używać specjalnego obuwia. Nie należy jeździć z pedałami zatrzaskowymi przeznaczonymi do specjalnego obuwia z uchwytnymi w zwykłych butach. Istnieje ryzyko ześlizgnięcia się stopy z pedału, upadku i zranienia.

Tułów

Tułów należy utrzymywać w swobodnej, naturalnej pozycji. Pochylenie do przodu na około 45 stopni jest szczególnie skuteczne, ponieważ pozwala na lepszą pracę silnych mięśni

pośladek. Zmniejsza to nacisk na pośladki i przenosi go na ramiona.

Pozycja na siodełku i jego ustawienie

Nie należy pozostawać cały czas w tej samej pozycji. Należy przesunąć się do tyłu za siodełko, aby zwiększyć siłę i utrzymać tylne koło na ziemi na stromych zjazdach. Podczas trudnych podjazdów należy oprzeć się na kierownicy i usiąść na czubku siodełka, aby utrzymać kontakt tylnego koła z terenem. Należy korzystać z możliwości zmiany pozycji siodełka. Należy obniżyć je o kilka centymetrów w trudnym terenie, aby uniknąć silnych uderzeń w okolicie miednicy. Na szybkich zjazdach należy opuścić siodełko i cofnąć się jeszcze dalej. Duża część rowerzystów jeżdżących w terenie preferuje poziome ułożenie siodełka. Jednak niektórzy lekko przechylają siodełko w dół, aby uniknąć wstrząsów. Inni przechylają je lekko w górę, aby zmniejszyć nacisk na ramiona. Hipotetyczna prostopadłość od kolana do ziemi powinna przecinać przednią część pedału. Dlatego należy regulować pozycję siodełka do przodu i do tyłu tak, aby osiągnąć pożądany rezultat.

Ważne dla rowerów dziecięcych

- Ważne jest, aby rodzice lub opiekunowie przed każdą jazdą sprawdzali dzieciom rower - podczas pierwszych przejażdżek należy udzielić rzetelnej instrukcji o jeździe na rowerze, szczególnie w sprawie bezpiecznego używania hamulców; nie hamować mocno, aby koła nie wpadły w poślizg, szczególnie na mokrych nawierzchniach.
- Niektóre rowery dziecięce są wyposażone w hamulec torpeda umieszczony w piaście tylnego koła. W przeciwieństwie do innych typów hamulców, ten nie jest obsługiwany ręcznie za pomocą dźwigni hamulca, ale poprzez działanie nóg na pedałach w kierunku przeciwnym do kierunku pedałowania.
- Jeżeli rower wyposażony jest w kółka boczne, należy wjeżdżać w zakręty szczególnie ostrożnie, aby uniknąć przewrócenia.
- Rowerzysta poniżej 18. roku życia jest zobowiązany do noszenia podczas jazdy kasku ochronnego zgodnego ze specjalnymi przepisami prawa oraz do prawidłowego przymocowania go do głowy. Kaski muszą posiadać tak zwane znaki homologacji oraz klauzulę homologacji, które można znaleźć na każdym egzemplarzu.

Bardzo ważne jest, zwłaszcza dla dzieci, aby kask rowerzysty był dobrze dopasowany i jednocześnie mu się podobał. Z tego powodu najlepiej wybrać i kupić kask z dzieckiem, które w ten sposób przywiąże się do niego. Dziecko musi również umieć prawidłowo obsługiwać kask. Jeśli kask nie przejdzie silnego uderzenia, czyli jeśli rowerzysta nie spadnie z nim, może służyć przez wiele lat. Jeśli jednak będzie miał „wypadek”, amortyzująca wyściółka z pianki rozpraszająca uderzenie rozpadnie się i trzeba będzie kupić nowy kask, aby zapewnić stuprocentową funkcjonalność i ochronę głowy dziecka.



Kask znacznie obniża procent obrażeń głowy podczas wypadku. Według statystyk ryzyko śmierci rowerzysty w kasku jest prawie dwudziestokrotnie niższe, znacznie mniejsze jest również ryzyko dalszych urazów głowy: złamań jest tylko jedna piąta, uszkodzeń mózgu o połowę mniej, podobnie jak miękkich części głowy. Ponadto urazy głowy miewają poważne konsekwencje – mogą pozostawić trwałe powikłania (padaczka, uszkodzenie mózgu, trwałe bóle głowy, zaburzenia równowagi, trudności z koncentracją, agresja). O znaczeniu tego środka bezpieczeństwa mówi jeszcze jedna liczba: trzy czwarte wszystkich zgonów rowerzystów powoduje uraz głowy! Śmierć osoby dorosłej może nastąpić przy prędkości 11 km/h, śmierć dziecka nastąpi w razie zbiegu nieszczęśliwych okoliczności nawet przy niższej prędkości.



2. Konserwacja roweru

2.1 Montaż i demontaż kół

To bardzo ważne, aby prawidłowo zrozumieć zasadę działania mechanizmu szybkiego zamykania („szybkozamykacza”). Nieprawidłowo zamocowane koła mogą prowadzić do poważnych obrażeń. Szybkozamykacz umożliwia bardzo łatwy i szybki montaż i demontaż kół bez użycia narzędzi. Dźwignię szybkozamykacza należy zaciągać do góry. Zaciągnięcie do przodu może spowodować przypadkowe otwarcie np. przez gałąź itp. Prawidłowe dokręcenie mechanizmu szybkiego zamykania to takie, w którym wyczuwa się opór w około 1/3 drogi dźwigni. Odpowiednim sprawdzeniem prawidłowego dokręcenia jest podniesienie całego roweru na wysokość około 10 cm i upuszczenie go na ziemię. Nienaturalny dźwięk ostrzega o luzie w kołach. Należy regularnie sprawdzać dokręcenie szybkozamykaczy, ponieważ mogą one z czasem „siaść”, a połączenie kół z ramą i widelcem może nie być tak dokładne i bezpieczne. W przypadku stałych osi z szybkozamykaczem należy sprawdzić dokręcenie ich mechanizmów w ramie lub widelcu. Przed właściwym demontażem kół należy poluzować linki obu hamulców (jeśli rower posiada hamulce felgowe). Należy docisnąć obie szczęki hamulcowe do felgi i odhaczyć fajkę z mocowania w szczęce. Umożliwi to rozciągnięcie szczęk hamulcowych i zwiększenie przestrzeni na demontaż koła.

W przypadku hamulców tarczowych nie ma potrzeby zwalniania czegokolwiek, tylko nie należy naciskać dźwigni hamulca przy zdjętym kole, aby klocki nie zacisnęły się, ponieważ koło trudno byłoby pomiędzy nie z powrotem włożyć. W takim przypadku może się okazać konieczna wizyta w serwisie. W przypadku hydraulicznych hamulców tarczowych do transportu ze zdjętym przednim lub tylnym kołem należy użyć plastikowej płytki (bywa częścią opakowania), którą wsuwa się do hamulca zamiast tarczy. Zapobiegnie to niezamierzonemu wysunięciu się klocków po naciśnięciu dźwigni.

Demontaż i montaż przedniego koła

Aby zdemontować koło, należy otworzyć dźwignię szybkozamykacza i poluzować nakrętkę po drugiej stronie (2-3 obroty), co zwolni przednie koło z widelca. Wtedy wystarczy je podnieść, czasem lekko w nie stukając. Podczas montażu trzeba zadbać o to, aby dźwignia szybkozamykacza była wystarczająco dokręcona w kierunku widelca. Należy założyć z powrotem fajkę hamulca i sprawdzić, obracając koło, czy klocki hamulcowe nie zahaczają o oponę lub o tarczę. W takim przypadku trzeba ponownie zamontować koło i starannie osadzić je w widelcu. W przypadku stałej osi widelca należy zawsze postępować zgodnie z właściwą procedurą jej odblokowywania, zwalniania i ściągania z widelca i piasty. Podczas montażu zawsze należy upewnić się, że koło mocno trzyma się w widelcu.



Demontaż i montaż tylnego koła

Aby zdemontować koło tylne, trzeba najpierw zmienić bieg z tyłu na najmniejszą zębatkę. Po otwarciu dźwigni szybkozamykacza należy podnieść lewą ręką koło z tylnego widelca, prawą odginając przerzutkę za jej dolną część. W ten sposób zwalnia się tylne koło z widelca. Podczas montażu należy dbać o to, aby łańcuch podczas zakładania koła znalazł się ponownie na najmniejszej zębatce. Należy upewnić się, że oś koła jest umieszczona jak najgłębiej we wcięciach widelca. Należy założyć z powrotem fajkę hamulca. Sprawdzić, przypadku trzeba ponownie zamontować koło i starannie osadzić je w ramie, a następnie przetestować prawidłowe działanie przerzutki. W przypadku stałej osi tylnej piasty należy zawsze postępować zgodnie z właściwą procedurą jej odblokowywania, zwalniania i ściągania z ramy i piasty.

Podczas montażu zawsze należy upewnić się, że koło mocno trzyma się w ramie.

W przypadku hydraulicznych hamulców tarczowych do transportu ze zdjętym przednim lub tylnym kołem należy użyć plastikowej płytki (bywa częścią opakowania), którą wsuwa się do hamulca zamiast tarczy. Zapobiegnie to niezamierzonemu wysunięciu się klocków po naciśnięciu dźwigni.

2.2 Hamulce



UWAGA: Przed każdą jazdą należy zawsze sprawdzić prawidłowe działanie całego układu hamulcowego. Jeśli jakkolwiek jego część jest uszkodzona, należy zrezygnować z jazdy na rowerze.

Przegląd układu hamulcowego

Układ hamulcowy składa się z dźwigni hamulca, szczęk hamulcowych (zacisków i tarcz), linki oraz pancerza. Rowery LEVIT są wyposażone w kilka rodzajów hamulców. Są to hamulce „V-brake” i hamulce tarczowe. To ważne, aby wiedzieć, w jaki typ hamulca jest wyposażony posiadany rower oraz jakie są wymagania dotyczące jego konserwacji i regulacji.

Dźwignia hamulca - hamulce felgowe

Dźwignia hamulca powinna być zawsze mocno przymocowana do kierownicy. Po naciśnięciu, dźwignia hamulca nigdy nie powinna dotknąć kierownicy. Jeżeli tak się stanie, należy dokręcić linkę hamulca lub zmienić klocki hamulcowe. Kąt dźwigni hamulca w stosunku do podłoża można regulować, poluzowując tuleję hamulcową, regulując ją i ponownie dokręcając. Ponadto dźwignię hamulca można dostosować do wielkości dłoni (tzn. długości palców). Zazwyczaj służy do tego śruba lub imbus naprzeciwko dźwigni hamulca, za pomocą których można ustawić odległość dźwigni od kierownicy.

Szczęka hamulcowa

Szczęka hamulcowa składa się z dwóch ramion. Należy regularnie sprawdzać, czy szczęka hamulcowa jest prawidłowo wycentrowana. Jeśli nie, doświadczony technik powinien wykonać poniższe czynności:

(1.) Sprawdzić, czy koło jest osadzone we właściwej pozycji w widelcu. Lub (2.) wyregulować hamulec za pomocą bocznych śrub regulacyjnych. Każdy rowerzysta powinien być w stanie dokonać przynajmniej podstawowej regulacji hamulców. Poważne naprawy, takie jak dokręcanie i wymiana linek lub wymiana klocków hamulcowych, należy zlecić wykwalifikowanemu mechanikowi.

Dlaczego powinno się umieć wykonać samodzielnie podstawową regulację hamulców?

Oto powody:

- 1) Linki hamulcowe wyciągają się z czasem, zwiększając odległość klocków hamulcowych od obręczy. Następnie konieczne jest wyregulowanie linki hamulca poprzez jej naciągnięcie.
- 2) Klocki hamulcowe z czasem zużywają się lub twardnieją i należy je wymienić. Odległość między felgą a klockami hamulcowymi można ustawić na dwa różne sposoby.

Pierwszy to regulacja za pomocą nakrętki na dźwigni hamulca (tzn. jej poluzowanie), co zwiększy długość pancerza i sprawi, że klocki hamulcowe zbliżą się do obręczy i hamulec będzie odpowiednio naciągnięty. Drugi sposób to dociągnięcie linki przy szczytkach hamulcowych.

Prawidłowe działanie hamulców zależy również od stanu samych kół. Jeśli koła mają luz lub są krzywe i odskakują podczas rozkręcenia koła na boki, w górę i w dół, będzie trzeba je wyregulować lub wycentrować. Centrowanie kół nie jest łatwe, trzeba zwrócić się do mechanika specjalisty. Felgi również z czasem się zużywają i będą wymagały wymiany. Mechanik doradzi, kiedy je wymienić. Nadmiernie zużyte (przez hamowanie) obręcze mogą spowodować pęknięcie ścian bocznych, zniekształcenie, upadek i poważne obrażenia. Hałas hamowania może być spowodowany niewłaściwym wyregulowaniem klocków hamulcowych, które powinny najpierw stykać się stroną znajdującą się z przodu klocka w kierunku obrotu obręczy. Tylna strona klocka nie powinna być od felgi oddalona o więcej niż 2 mm.

Linki i pancerze

Należy regularnie sprawdzać linki i pancerze oraz zwracać uwagę, czy linki nie są postrzępione, pancerze wygięte lub pęknięte.



UWAGA: manipulacja regulacją wysokości kierownicy lub jej wymiana na inną może mieć wpływ na regulację hamulców! Przed jazdą należy wszystko sprawdzić.

Hamulce tarczowe

Niektóre modele są wyposażone w hamulce tarczowe, które dzielą się na dwie podstawowe grupy:

- mechaniczne i hydrauliczne.



W PRZYPADKU HAMULCÓW MECHANICZNYCH:

1. Hamulce mechaniczne potrzebują pewnego czasu na dotarcie, zanim osiągną swój stan maksymalnej mocy. Patrz instrukcje poniżej.
2. Należy sprawdzić pancerze pod kątem zgięć i pęknięć. Dźwignie hamulca nie powinny dotykać kierownicy, gdy są całkowicie wciśnięte.
3. Ruchomy klocek przy tarczy powinien ją wygiąć w stronę drugiego regulowanego klocka, nigdy po jego stronie tarcza nie może dotknąć korpusu hamulca. Należy sprawdzać, czy regulowany klocek jest wystarczająco wysunięty, ewentualnie zlecić takie sprawdzenie serwisowi.

W PRZYPADKU HAMULCÓW HYDRAULICZNYCH:

4. Pracę dźwigni hamulca. Jeśli jest zbyt „mięka”, gdzieś do systemu przedostało się powietrze i wymagane jest profesjonalne odpowietrzenie, należy powierzyć tę operację doświadczonemu mechanikowi.
5. Należy przejrzeć przewody hamulcowe pod kątem zagięć w niektórych obszarach, pęknięć i wycieków płynu hamulcowego. Nieprawidłowe działanie hamulców może być spowodowane przez zużyte i uszkodzone przewody hamulcowe. Wszelkie naprawy i konserwacje hamulców hydraulicznych wymagają specjalnych narzędzi i wykwalifikowanego mechanika. Nieprofesjonalne ingerencje w hydrauliczny układ hamulcowy mogą być bardzo niebezpieczne.

WSZYSTKIE HAMULCE TARCZOWE WYMAGAJĄ SPRAWDZANIA PONIŻSZYCH CZĘŚCI:

6. Wszystkie układy hamulcowe muszą być najpierw dotarte, zanim będą mogły dostarczyć maksymalnej mocy. Po zakupie roweru, nowego hamulca lub wymianie klocków hamulcowych należy przejechać się na rowerze w bezpiecznym miejscu, na równej powierzchni i bez ruchu drogowego. Należy spróbować zahamować 20-30 razy. Stopniowo należy zwiększać ściskanie dźwigni hamulcowych.
7. Tarcze hamulcowe należy utrzymywać w czystości. Należy dbać o to, aby nie miały kontaktu ze smarem. W takim przypadku tarczę i klocki hamulcowe powinno się wyczyścić specjalnym środkiem (zawierającym alkohol lub specjalny środek do czyszczenia hamulców) lub wymienić klocki na nowe.
8. Należy sprawdzać stan powierzchni tarcz. Niepożądane są głębokie rysy, rowki, wgniecenia. Uszkodzoną tarczę trzeba zmienić. Tarcza musi być zawsze mocno przykręcona i dokręcona do piasty. Jeśli porusza się na piaście, należy sprawdzić dokręcenie śrub lub nakrętki centralnej, ewentualnie zlecić takie sprawdzenie specjalistom.
9. Należy sprawdzać stan klocków hamulcowych. Te powinny zeszklić się pod wpływem ciepła, wtedy efekt hamowania jest największy. Powinno się dbać o czystość klocków i tarcz. Należy upewnić się, że są równomiernie zużyte. Uszkodzone klocki trzeba wymienić.
10. Tarcze powinny biec pośrodku klocków hamulcowych. Jeśli dochodzi do zahaczania, należy poluzować mocowanie hamulca na widelcu, wcisnąć hamulec i ponownie dokręcić mocowanie. Jeśli tarcza “bije” na boki, jest krzywa, konieczne jest

wyrównanie jej za pomocą specjalnego narzędzia lub gumowego młotka, ewentualnie należy zlecić takie wyrównanie serwisowi.

11. W przypadku hamulców tarczowych bardzo ważne jest sprawdzenie prawidłowego napięcia szprych w kołach, ponieważ są one bardziej czułe na spłot niż standardowe hamulce felgowe. W przypadku doświadczenia któregoś z wyżej wymienionych problemów, należy powstrzymać się od jazdy na rowerze i zlecić sprawdzenie, wyregulowanie i naprawę wykwalifikowanemu specjaliście. Nieprawidłowe działanie hamulców może prowadzić do upadków i obrażeń.

Hamulce tarczowe generują znaczną ilość ciepła podczas hamowania, które jest przez jakiś czas przechowywane w tarczach hamulcowych. Dlatego nie należy dotykać ich po hamowaniu, istnieje ryzyko poparzenia. Zbyt gwałtowne i długotrwałe hamowanie może spowodować wysokie nagrzanie się tarczy hamulcowej, co może zmniejszyć skuteczność hamulców, a nawet uszkodzić tarczę hamulcową. Należy nauczyć się, jak prawidłowo używać hamulców w swoim rowerze. Zbyt gwałtowne hamowanie przednim hamulcem może spowodować upadek i kontuzje. Jeśli hamulce nie są prawidłowo wyregulowane lub prawidłowo używane, może dojść do poważnych obrażeń.

2.3 Zmiana biegów

Przegląd systemu zmiany biegów

System zmiany biegów składa się z części, które umożliwiają zmianę poszczególnych biegów. System składa się z przerzutki tylnej, przerzutki przedniej, dźwigni do zmiany biegów, ew. uchwytów obrotowych, układów linkowych (linki i pancerze) i łańcucha. Częściami przerzutki tylnej i przedniej są sprężyny. Sprężyna wewnątrz naciska w kierunku najmniejszej zębatki, podczas gdy linka ciągnie przerzutkę w kierunku największej zębatki.

Jeśli naciśnie się dźwignię zmiany biegów po prawej stronie kierownicy (lub obróci się uchwyt w kierunku ciała), dojdzie do przerzucenia łańcucha z mniejszej zębatki na większą. Jeśli naciśnie się mniejszą dźwignię po prawej stronie (obróci się uchwytem od ciała), dojdzie do przerzucenia łańcucha z większej zębatki na mniejszą. Niektóre przerzutki Shimano oferują również standard, który działa na dokładnie odwrotnej zasadzie. Sprężyna dociska przerzutkę do największej zębatki i w ten sposób zmiana biegów działa przeciwnie, w kierunku najmniejszej zębatki.

Biegi należy zmieniać tylko wtedy, gdy pedały poruszają się do przodu. Nie należy próbować zmieniać biegów bez pedałowania lub podczas cofania. Nie należy próbować zmieniać biegów na siłę. Nie wolno odkładać roweru na prawy bok, mogłoby to spowodować uszkodzenie przerzutki lub wygięcie profilu ramy, do której jest przykręcona.



UWAGA: Prawdopodobnie będziecie w stanie samodzielnie przeprowadzić podstawową regulację układu zmiany biegów, natomiast główne naprawy i konserwację, takie jak wymianę łańcucha lub wymianę przewodów, należy powierzyć wykwalifikowanemu specjalście. Fachowe opisy poszczególnych napraw i konserwacji układu zmiany biegów wykraczają poza zakres niniejszego podręcznika.

Konieczność regulowania przerzutki

Linki sterujące przerzutką tylną i przednią z czasem rozciągną się i cały system musi zostać ponownie wyregulowany. Regulacja jest konieczna, jeśli zmiana biegów jest powolna, trudna lub głośnie, lub jeśli na przykład spada łańcuch lub ociera się o prowadnicę przerzutki. Bardzo trudno jest wyregulować przerzutkę przednią, jeśli najpierw nie zostanie prawidłowo wyregulowana przerzutka tylna.

Do regulacji przerzutki tylnej i przedniej zazwyczaj służą nakrętki na dźwigniach zmiany biegów (znajdujące się w miejscu, w którym pancerze wchodzi do dźwigni). W przypadku tylnej zmiany biegów zazwyczaj można użyć nakrętki bezpośrednio na przerzutce. Regulacje większego zakresu wymagają dokręcenia lub odwrotnie, poluzowania samej linki. Regulacja systemu została szczegółowo opisana poniżej.

Dźwignie zmiany biegów Shimano

Dźwignie po prawej stronie służą do sterowania przerzutką tylną. Naciśnięcie większej dźwigni kciukiem zmienia bieg z mniejszej zębatki na większą. Naciśnięcie mniejszej dźwigni po przeciwnej stronie palcem wskazującym zmienia bieg z większej zębatki na mniejszą. Niektóre dźwignie Shimano umożliwiają zmianę biegów na mniejszą zębatkę poprzez ruch dźwigni w obu kierunkach. W przypadku przerzutki z odwróconym napięciem sprężyny system działa na odwrót - mniejsza dźwignia pozwala na zmianę biegu na większą zębatkę. Dźwignie po lewej stronie służą do sterowania przerzutką przednią. Naciśnięcie większej dźwigni zmienia bieg z mniejszej tarczy na większą, naciśnięcie mniejszej dźwigni działa odwrotnie.

Uchwyty obrotowe Sram Grip Shift, Shimano Revoshift itp.

Uchwyty obrotowe działają na innej zasadzie niż dźwignie zmiany biegów. Prawy uchwyt steruje przerzutką tylną. Obracanie uchwytem w swoim kierunku zmienia bieg z mniejszej zębatki na większą, natomiast obracanie w odwrotnym kierunku zmienia bieg z większej zębatki na mniejszą. Podobnie jest w przypadku przerzutki przedniej i uchwytu po lewej stronie. Obracanie w swoim kierunku zmienia bieg z mniejszej tarczy na większą i usunąć na odwrót.

Przerzutka tylna

Aby sprawdzić, czy tylna przerzutka jest prosta, trzeba zmienić bieg na najmniejszą zębatkę, stanąć za rowerem i upewnić się, że mała zębatka i wózek przerzutki wraz z obydwooma kółkami prowadzącymi łańcuch znajdują się w jednej pionowej linii. Jeśli tak nie jest, uchwyt trzymający przerzutkę może być zgięty lub sama rama może być zgięta.

Lecco luźną linkę przerzutki można napiąć za pomocą śrub regulacyjnych usunąć dźwigni zmiany biegów lub tych znajdujących się na przerzutce. Jeśli ich dokręcenie jest niewystarczające, konieczne będzie podciągnięcie samej linki. Należy zmienić bieg na najmniejszą zębatkę i poluzować śrubę mocującą linkę na przerzutce. Następnie dokręcamy nakrętkę regulacji naprężenia wstępnego linki na przerzutce i na dźwigniach zmiany biegów, naciągamy linkę przerzutki kombinerkami i dokręcamy śrubę mocującą. Zbyt naciągnięta linka może powodować niechęć do zmiany biegów na mniejsze zębatki i odwrotnie, dlatego wszystko należy wyregulować, zmieniając naprężenie wstępne linki w śrubie mocującej, ewentualnie regulując śruby na przerzutce lub dźwigniach zmiany biegów. Dwie śruby regulacyjne na korpusie samej przerzutki służą do określenia jej maksymalnego odchylenia na największej i najmniejszej zębatce. Zapobiega to wpadaniu łańcucha pod najmniejsze, lub odwrotnie, za największe zębatki w kierunku szprych koła.

Przerzutka przednia

Zewnętrzne ramię prowadnicy łańcucha przy przerzutce przedniej powinno być prawie równoległe do największej tarczy. Dolna krawędź zewnętrznego ramienia prowadnicy łańcucha przerzutki przedniej powinna znajdować się w odległości 1-3 mm od zębów największej tarczy. Aby sprawdzić, czy przerzutka jest prosta, należy zmienić bieg na najmniejszą tarczę i największą zębatkę z tyłu. Za pomocą śruby regulacji można wtedy wyregulować maksymalne możliwe odchylenie przerzutki w kierunku ramy. Łańcuch powinien znajdować się w odległości około 1 do 1,5 mm od wewnętrznego ramienia prowadnicy łańcucha przerzutki przedniej.

Teraz należy zmienić bieg na największą tarczę i najmniejszą zębatkę z tyłu. Należy ustawić maksymalną pozycję przerzutki na największej tarczy za pomocą drugiej śruby regulacji. W zależności od różnych typów przerutek przynależność śrub regulacji jest różna, a nie zawsze śruba po wewnętrznej stronie przynależy do dolnej pozycji przerzutki i odwrotnie, należy to przetestować przed regulacją.

Linki i pancerze systemu zmiany biegów

Należy regularnie sprawdzać linki i pancerze systemu zmiany biegów. Nienaturalne zagięcia, pęknięcia i strzępienie zmniejsza optymalną funkcjonalność całego układu. Jeśli wykryto podobny problem, należy powstrzymać się od jazdy na rowerze i zlecić naprawę lub wymianę uszkodzonych przewodów, w tym późniejszą regulację specjalistom. Z biegiem czasu pancerze mogą zostać zatkane brudem, a funkcja zmiany biegów ulegnie pogorszeniu. Smarowanie lub wymiana pancerzy i linek ponownie ożywią cały układ. Podczas mycia roweru należy unikać zalania wodą punktów, w których linki wchodzi w pancerze.



Łańcuch

Łańcuch przenosi moc z pedałów na tylne koło i jest jednym z najbardziej obciążonych elementów roweru. Bardzo ważne jest, aby był czysty i smarowany. Łańcuch należy dokładnie wyczyścić przed każdym smarowaniem. Piasek i drobne zabrudzenia, które przywierają do łańcucha podczas jazdy, szybko skracają jego okres użytkowania. Właściwa i regularna konserwacja znacznie wydłuża okres użytkowania zębatek, tarcz oraz przerzutki tylnej i przedniej. Łańcuch pod wpływem obciążenia z czasem „rozciągnie się” i trzeba będzie go wymienić. Jeśli łańcuch nie zostanie wymieniony w odpowiednim czasie, może spowodować uszkodzenie przerzutki i zębatek (zniekształcenie pojedynczych zębów). Konieczny jest regularny pomiar łańcucha przez mechanika!

2.4 Ster kierownicy, kierownica, mostek, siodełko i sztyca

Ster kierownicy

W rowerach LEVIT stosowane są mostki wpuszczane i niewpuszczane (A-head), do sterów gwintowanych i bezgwintowych. Zanim spróbuje się wyregulować ster rowerowy, ważne jest, aby wiedzieć, jaki rodzaj mostka i steru rowerowego posiada.

STER KIEROWNICY GWINTOWANY

Składa się z misek stałych, łożysk pierścieniowych, misek regulowanych, podkładki zabezpieczającej, stożka i nakrętki. Ster rowerowy powinien być demontowany, smarowany i ponownie regulowany przynajmniej raz w roku. Podczas jazdy pod wpływem uderzeń może dojść do poluzowania steru rowerowego. Najlepszym sposobem sprawdzenia prawidłowego dokręcenia jest następujący sposób - należy mocno nacisnąć przedni hamulec, chwycić rurę ze sterem rowerowym w dłoni i poruszać rowerem do przodu i do tyłu. Jeśli poczuje się luz lub usłyszy się stukanie i szmer w sterze rowerowym, należy go wyregulować.

Podstawowej regulacji można dokonać w poniższy sposób: poluzować nakrętkę zabezpieczającą za pomocą klucza montażowego, a następnie dokręcić delikatnie regulowaną miskę (kierownica powinna się swobodnie obracać). Należy dokręcić nakrętkę zabezpieczającą, ewentualnie dokręcając regulowaną miskę w odwrotnym kierunku do nakrętki zabezpieczającej.

STER ROWEROWY BEZGWINTOWY (TZW. „A-HEAD SET“)

Jest bardzo podobny do steru gwintowanego, w przypadku którego dochodzi do dokręcenia całego steru rowerowego za pomocą gwintowanej nakrętki.

W przeciwieństwie do niego, ster bezgwintowy trzymany jest przez sam mostek, jego wyregulowanie może być więc łatwiejsze.

Jeśli chce się dokręcić bezgwintowy ster rowerowy, należy poluzować obie (może być też jedna lub trzy) śruby na mostku i delikatnie dokręcić śrubę z tzw. „gwiazdką” mostka,

która znajduje się w jego górnej części, na końcu rury sterowej widelca. Na koniec należy wyrównać mostek symetrycznie z przednim kołem i dokręcić obie (jedną lub trzy) śruby zaciskowe na mostku. Wyregulowanie mostka nie jest łatwe. W przypadku jakichkolwiek problemów rower należy oddać do specjalistycznego serwisu. Nadmierne dokręcenie śrub może w przypadku lekkich mostków prowadzić do zniekształceń, upadku i kontuzji, dlatego zawsze należy postępować z wyczuciem i przestrzegać ewentualnych zaznaczonych momentów dokręcania.

Kierownica i mostek

Wyregulowanie i sprawdzenie mostka i kierownicy opisano w rozdziale 1.





2.5 Koła, opony, pedały, piasty i wkład suportu

Koła i opony

Patrz rozdział 2.1. Ciśnienie można sprawdzić, ściskając oponę między kciukiem a palcem wskazującym, powinna być wystarczająco twarda. Należy przestrzegać zakresu maksymalnego możliwego ciśnienia, który jest wskazany z boku opony. To zupełnie normalne, że powietrze z czasem uchodzi z dętki i dlatego należy ciśnienie regularnie sprawdzać.

Sprężarki wysokociśnieniowe (na stacjach benzynowych) mogą bardzo łatwo doprowadzić do nadmiernego ciśnienia, powodującego uszkodzenie opony i dętki. Kupując nową dętkę, należy zwrócić uwagę na rozmiar zaworu. Możliwość zastosowania określonego typu zaworu zależy od rodzaju felgi, a dokładniej od średnicy znajdującego się w niej otworu.

Kontrola kół

Przed każdą jazdą należy sprawdzić obręcze, różne zagięcia, pęknięcia i rysy są niepożądane. Dodatkowo można sprawdzić, czy koła są prawidłowo wycentrowane.

Defekty

Mogą wystąpić w każdej chwili. Wskazane jest, aby stale mieć przy sobie zestaw do ich naprawy. Po demontażu koła i wyjęciu dętki należy zdjąć jeden bok opony z felgi. Można to zrobić, nie używając narzędzi. Jeśli konieczne jest ich użycie, zaleca się skorzystanie ze specjalnych łyżek montażowych. Nie powinno się używać śrubokręta lub innych ostrych narzędzi, ponieważ można uszkodzić oponę. Zawsze usunąć powtórzenie zaczynamy zdejmować oponę w miejscu zaworu. Następnie zdejmujemy ją całą, uważając na dętkę, a zwłaszcza jej zawór. Małe defekty można naprawić na miejscu zgodnie z instrukcją zawartą w zestawie naprawczym. Większe uszkodzenia należy usunąć, wymieniając całą dętkę (wielu rowerzystów wozi przy sobie pełny zestaw dętek).

Przed ponownym założeniem dętki i opony należy sprawdzić wewnętrzną część opony. Należy być bardzo ostrożnym, wbity w nią przedmiot może być bardzo ostry, powodując skałeczenie. Po sprawdzeniu zakładamy oponę z powrotem na obręcz tylko z jednej strony. Następnie do środka wkładamy dętkę, wkładając zawór w otwór w obręczy i go wyrównując. Zakładanie drugiego boku opony należy rozpocząć po przeciwnej stronie zaworu, po obu stronach jednocześnie. Należy dbać o to, aby zawór był wsunięty możliwie jak najbardziej do środka, aby zapobiec możliwemu przycięciu dętki między krawędzią opony a obręczą w okolicy zaworu. Należy lekko napompować dętkę i wyrównać oponę. Dalej należy napompować dętkę do zalecanego ciśnienia.

Pedały

Prawy i lewy pedały mają odmienne kierunki gwintowania, dlatego konieczne jest zamontowanie odpowiedniego pedału w odpowiednim ramieniu korby. Pedały są zwykle oznaczone literami L i R. Pedał oznaczony literą L to lewy pedały i należy do lewej korby (bez przerzutki), oznaczenie R oznacza pedały prawy. Lewy pedały jest dokręcony

w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, a prawy usunąć zgodnie z ich ruchem. Rowery wyposażone w pedały zatraskowe wymagają dodatkowej konserwacji. Powinny być utrzymywane w czystości, a ich mechanizmy zaciskowe regularnie smarowane. Staranna konserwacja odwdzięczy się lepszym funkcjonowaniem i dłuższym okresem użytkowania. Pedały zatraskowe można regulować pod kątem naprężenia wstępnego (siły wymaganej do zatrzaśnięcia lub odpięcia pedału). Naprężenie wstępne można wyregulować za pomocą małej śruby imbusowej (w przypadku pedałów dwustronnych znajdują się po obu stronach). Niektóre pedały zatraskowe są wyposażone we wskaźnik pokazujący naprężenie wstępne mechanizmu zatraskowego.

Piasty

Ruszając kołem na boki można sprawdzić, czy piasty mają luz. Jeśli piasta porusza się względem osi, konieczne jest dokręcenie i wyregulowanie. Do konserwacji i regulacji należy używać specjalnych narzędzi. Z tego powodu należy zwrócić się do profesjonalnego mechanika. Razem z kontrolą piast i ich ewentualnego luzu można również sprawdzić dokręcenie szybkozamykaczy, czasami cała piasta może się poruszać w widelcu lub ramie i nie musi to być luz w łożyskach. Jeśli piasty mają luz, należy go zawczasu usunąć, w przeciwnym razie może dojść do ich nieodwracalnego uszkodzenia.

Wkład suportu

Rowery LEVIT są wyposażone w zamknięty wkład suportu. Jeśli nie obraca się on płynnie lub ma luz, ewentualnie słychać nienaturalne dźwięki, należy go zawczasu zmienić.

2.6 Widelec amortyzowany i tylny amortyzator

Widelec amortyzowany

Większość modeli rowerów LEVIT wyposażona jest w amortyzowany widelec, który służy do amortyzowania nierówności i umożliwia lepszy kontakt roweru z nawierzchnią. Wielu rowerzystów po pierwszym przejeździe z amortyzowanym widelcem uważa, że jest zbyt miękki. Należy pamiętać, że konstrukcja widelców amortyzowanych sprawia, że jazda jest bardziej komfortowa, amortyzując nierówny teren.

Sztyniejszy widelec będzie potrzebny tylko wtedy, gdy widelec często pracuje do oporu. Zmiana sztywności niektórych typów widelców jest możliwa poprzez napompowanie komory powietrznej do wyższego ciśnienia, inne amortyzatory wymagają wymiany niektórych części wewnętrznych (twardsza/miększa sprężyna). Niektóre modele widelców posiadają opcję regulacji sztywności poprzez zwiększenie naprężenia wstępnego sprężyny za pomocą pokrętki regulacyjnej na koronie.

Regulacja cofania służy do ograniczania nadmiernego odbijania przedniego koła od podłoża, a niektóre widełce mają dwustopniową regulację czułości ściśnięcia, dla wolnego ściśnięcia podczas hamowania lub jazdy na stojąco oraz szybkich uderzeń od dołu. Nawet niektóre tańsze widełce posiadają pełną blokadę układu, za pomocą dźwigni na koronie

lub zdalnie z kierownicy. Zawsze należy uważnie czytać instrukcję obsługi widelca, aby umieć w pełni wykorzystać jego potencjał. Nie powinno się jeździć w trudniejszym terenie z zablokowanym widelcem, niepotrzebnie uszkadza to części wewnętrzne i tuleje ślizgowe widelca.

Aby widelec działał prawidłowo, konieczne jest stałe utrzymywanie goleni widelca czystych i nasmarowanych (nie powinno się używać smarów zawierających teflon). Wszelkie inne naprawy i konserwację należy zlecić doświadczonemu mechanikowi. Podczas smarowania wewnętrznych goleni widelca za pomocą sprayu należy uważać, aby nie zachłapać obręczy (hamulców felgowych) lub tarczy hamulców tarczowych. Podczas mycia roweru należy unikać stosowania wody na pierścieniach uszczelniających widelca, aby zapobiec przedostawaniu się wody do środka.

Tylny amortyzator (damper)

Modele rowerów z pełnym zawieszeniem LEVIT mogą korzystać z dwóch rodzajów tylnych jednostek sprężynowych (amortyzatorów) - ze sprężyną spiralną lub z komorą powietrzną. W pierwszym przypadku zazwyczaj można łatwo regulować sztywność sprężyny za pomocą nakrętki na jej końcu. Tłumienie jest głównie hydrauliczne. W drugim typie z komorą powietrzną można regulować sprężynowanie za pomocą znajdującego się w niej ciśnienia powietrza. To ciśnienie należy regularnie sprawdzać. Tłumik zawiera bardzo małą ilość powietrza pod wysokim ciśnieniem. Aby ustawić optymalne ciśnienie (w zależności od wagi jeźdźcy) stosuje się specjalną pompkę. Ustawienie należy powierzyć wykwalifikowanemu mechanikowi. Podczas regulacji amortyzatora zawsze należy postępować zgodnie z instrukcją obsługi producenta dla danego typu.

Regulacja naprężenia wstępnego tylnej jednostki sprężynowej – amortyzatora

Naprężenie wstępne określa sztywność amortyzacji, innymi słowy stopień ściśnięcia amortyzatora, gdy rowerzysta siedzi na rowerze. Amortyzator nie tylko amortyzuje wstrząsy, ale również, dzięki wstępnemu ściśnięciu, utrzymuje rower w kontakcie z nawierzchnią, dzięki czemu osiąga on lepszą trakcję. Optymalne wstępne ściśnięcie waha się na poziomie 15-30% całkowitego skoku. Regulacja odbywa się, jak wspomniano już powyżej, za pomocą nakrętki dla typu sprężynowego lub poprzez zmianę ciśnienia w przypadku amortyzatora powietrznego. Wartość zanurzenia amortyzatora można sprawdzić, gdy rower znajduje się w obciążeniu spoczynkowym, siadając ostrożnie w pozycji jazdy i sprawdzając, jak duża część tłoczyska została wsunięta. Optymalne jest wsunięcie na 15-30% całkowitej długości tłoczyska.

Regulacja amortyzacji tylnej jednostki sprężynowej - amortyzatora

Drugą częścią regulacji tylnej amortyzacji jest regulacja tłumienia (regulacja odbicia). To ustawienie określa, jak wolno lub szybko amortyzator powraca ze ściśniętej pozycji do pełnej długości. Jeśli rower podskakuje podczas jazdy, to taki powrót jest zbyt szybki. Natomiast powolny powrót wywołuje wrażenie braku tylnego amortyzatora. Większość damperów jest wyposażona w kółko regulacyjne, którego obracanie powoduje wewnętrzne przyhamowanie, lub odwrotnie, przyspieszenie przepływu oleju, tym samym powodując wolniejszy lub szybszy usunąć powtórzenie powrót (odbicie) amortyzatora do pozycji wyjściowej. Przy odpowiednio dobranych twardości i tłumieniu przedniego amortyzatora i dampera, gdy korby roweru obciążone są w pozycji poziomej, siedząc na siodełku czuć równoległą pracę obu jednostek.

Ustawienie szybkości ściśnięcia

W przypadku niektórych amortyzatorów przednich i damperów można ustawić szybkość ściśnięcia, tzn. jak szybko dochodzi do odbicia od ściśnięcia. Różne rodzaje terenu czy zmiana pogody (temperatury) wymagają dodatkowego dostrojenia całego układu pełnej amortyzacji roweru. Mechanik powinien również zwrócić uwagę na prawidłowe smarowanie sworzni, ewentualnie łożysk wahadłowego tylnego widelca. Należy sprawdzić dokręcenie sworzni i ich ewentualne luzy w damperze lub w amortyzatorze.

Jeśli sworznie mają luz, lub odwrotnie, usunąć powtórzenie ocierają się lub „stukają” podczas pedałowania, należy zlecić serwisowi ogólne sprawdzenie, ewentualnie wymianę, aby zapobiec uszkodzeniu amortyzatora.



2.7 Czyszczenie, smarowanie i przechowywanie

Czyszczenie

Bardzo ważne jest utrzymywanie roweru w czystości, aby zachować jego doskonałą funkcjonalność. Brud i kurz uszkadzają zwłaszcza ruchome części roweru, czyli głównie łańcuch, przerzutkę tylną i przednią, zębatki, tarcze i felgi. W przypadku jazdy w błotnistym terenie, rower należy dokładnie wyczyścić po każdej jeździe.

Wodne myjki wysokociśnieniowe nie nadają się do czyszczenia roweru. Woda może dostać się do łożysk, wysokie ciśnienie może usunąć oleje smarowe i smary. Ręczne czyszczenie roweru jest usunąć najlepsze. Nie należy wycierać roweru bez uprzedniego zamoczenia wodą, w przeciwnym razie dojdzie do porysowania lakieru i powierzchni części.

Oto kilka wskazówek dotyczących czyszczenia roweru

Najpierw należy delikatnie spryskać rower wodą za pomocą węża ogrodowego. Następnie należy użyć miękkiej szczoteczki i letniej wody. Do czyszczenia łańcucha powinno się użyć specjalnego środka do czyszczenia łańcucha. Po wystarczającym wyschnięciu należy ponownie nasmarować łańcuch. Rower można łatwiej umyć, stosując niektóre specjalne produkty (np. Dirtwash czy CykloStar), którymi spryskuje się zabrudzoną lub tłustą powierzchnię, a następnie spłukuje wodą. Mycie to idealna okazja do wykonania przeglądu całego roweru - należy sprawdzić układ hamulcowy i przerzutki, następnie amortyzatory i upewnić się, czy wszystkie śruby są dobrze dokręcone.

Narzędzia potrzebne do podstawowej konserwacji roweru:

- klucz boczny 8 mm, 9 mm, 10 mm i 15 mm (typ płaski)
- Klucz imbusowy 2,5, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 12 mm
- klucze torx (gwiazdki)
- śrubokręt płaski i krzyżakowy
- kombinerki
- zestaw do klejenia, łyżki montażowe
- pompa, najlepiej z manometrem.



UWAGA: narzędzia do konserwacji nie są dołączane do zakupionego roweru!

Dodatkowe rozszerzenia wyposażenia:

- skuwacz do łańcuchów
- ściągacz korby (z odpowiednim bocznym kluczem)
- klucz do szprych
- narzędzia do zdejmowania i specjalne klucze do kaset
- klucz zamknięty do nakrętek 14 (15) mm

- centrownica
- mierniki zużycia łańcucha i zębatek
- narzędzie do prostowania tarcz hamulcowych
- klucz dynamometryczny.

Wiele prac serwisowych i naprawczych wymaga specjalistycznej wiedzy i narzędzi. Nie należy zaczynać jakiegokolwiek regulacji roweru, jeśli ma się nawet najmniejsze wątpliwości co do możliwości dokończenia naprawy. Nieumiejętny serwis może spowodować uszkodzenie roweru lub wypadek z następstwem kontuzji lub śmierci.

Smarowanie

Należy zwrócić uwagę na wszystkie ruchome części roweru, zwłaszcza łańcuch. Środki smarujące przeznaczone do samochodów i motocykli nie nadają się do stosowania w przypadku rowerów. Łańcuch najlepiej smarować wieczorem, aby smar zdążył wniknąć w ogniwa. Rano warto zetrzeć nadmiar środka smarującego, aby zapobiec zbytecznemu przyleganiu zabrudzeń.

Kontrolę smarowania i czyszczenia amortyzowanych widelców i damperów należy wykonywać regularnie i zawczasu, zawsze po ok. 50 godzinach eksploatacji lub po jeździe w trudnych warunkach (woda, błoto) bezpośrednio przed kolejnym użyciem roweru, aby zapobiec trwałemu uszkodzeniu amortyzatorów. Jeśli widelec jest zabrudzony, należy pamiętać o czyszczeniu uszczelki przeciwkurzowych również od strony wewnętrznej!

Przerzutki tylnej i przedniej nie należy zbyt mocno smarować. Przy stosowaniu dużej ilości środka smarującego dochodzi do przywierania brudu i pyłu, co utrudnia ich optymalną pracę.

Należy unikać smarowania obręczy, klocków hamulcowych i tarcz hamulcowych, ponieważ może to być bardzo niebezpieczne. Zaleca się od czasu do czasu nasmarować sworznie obrotowe dźwigni i szczęk hamulcowych. Nigdy nie należy smarować hamulców tarczowych!!!!

Smarowanie przewodów (linek i pancerzy), piast, steru kierownicy i środka pedałów należy pozostawić doświadczonemu mechanikowi. Elementy te należy całkowicie zdemontować, wyczyścić, nasmarować, ponownie zamontować i wyregulować.

Przechowywanie

Nie zaleca się narażania roweru na działanie warunków atmosferycznych. Należy chronić go przed deszczem, śniegiem i słońcem. Przechowując rower przez dłuższy czas, należy go zawiesić, aby zapobiec uszkodzeniu opon.

Roweru nie należy kłaść na prawy bok, mogłoby dojść do uszkodzenia przerzutki i poważnego zabrudzenia łańcucha.



2.8 Harmonogram konserwacji

W ciągu miesiąca od zakupu i jazdy rowerem LEVIT (po przejechaniu ok. 100 km) należy przekazać go sprzedawcy w celu dokonania serwisu gwarancyjnego. Zapewni to prawidłowe działanie wszystkich komponentów. W przypadku częstej jazdy, głównie w trudnym, a czasem błotnistym terenie, należy postępować zgodnie z poniższym harmonogramem konserwacji:

Po każdej jeździe:

- Sprawdzić działanie hamulców, zmiany biegów i amortyzowanego widelca.
- Sprawdzić, czy koła, kierownica i łańcuch łatwo się obracają.
- Sprawdzić szybkozamykacze.
- Sprawdzić hamulce hydrauliczne pod kątem wycieków.

Co tydzień lub po 200 km:

- Sprawdzić ciśnienie w oponach.
- Nasmarować łańcuch.
- Sprawdzić centryczność obręczy.
- Sprawdzić dokręcenie wszystkich połączeń śrubowych.
- Sprawdzić naciąg linek hamulców felgowych i zużycie klocków.
- Sprawdzić zużycie klocków i centrowanie tarczy w przypadku hamulców tarczowych.

Każdego miesiąca:

- Umyć, wysuszyć i zakonserwować rower, przeprowadzić gruntowny przegląd ogólny.
- Sprawdzić rozciągnięcie łańcucha (od 700 km), rozciągnięty łańcuch wymienić.
- Oczyszczyć łańcuch, wszystkie zębatki i po wyschnięciu łańcuch ponownie nasmarować.
- Sprawdzić bieżnik pod kątem zużycia i uszkodzeń ścian bocznych opon.
- Sprawdzić klocki hamulcowe (płytki) pod kątem zużycia.
- Sprawdzić widelec amortyzowany pod kątem wycieków oleju.
- Sprawdzić ciśnienie powietrza w damperze (amortyzator tylny), w razie potrzeby napompować.
- Sprawdzić mocowanie siodełka i szybkozamykacza sztycy i kół.
- Oczyszczyć i nasmarować wewnętrzne golenie amortyzowanego widelca nad silikonowymi pierścieniami olejem w sprayu.
- Oczyszczyć i nasmarować tłoczysko dampera olejem w sprayu.
- Nasmarować sworznie dźwigni hamulca.
- Nasmarować sworznie hamulca.
- Nasmarować sworznie przerzutki tylnej i przedniej.
- Nasmarować końcówki pancerzy.

Co 3 miesiące:

- Sprawdzić dokręcenie nakrętek i śrub.
- Wyczyścić rurę podsiodłową, ewentualnie lekko ją nasmarować, aby nie skrzyąpiła.
- W przypadku sztyc karbonowych wyczyścić lub użyć specjalnej „pasty montażowej” przeciwko skrzypieniu i wjeżdżaniu do ramy.

Co 6 miesięcy:

Doświadczony mechanik powinien wykonać kompleksowy serwis, a w szczególności:

- Wycentrować koła.
- Nasmarować i wyregulować przewody hamulcowe (pancerze i linki).
- Wymienić zużyte klocki hamulcowe.
- Nasmarować i wyregulować przewody przerzutek (pancerze i linki).
- Nasmarować piasty.
- Nasmarować sworznie szczęk hamulcowych.
- Nasmarować ster rowerowy.
- Nasmarować i sprawdzić środek pedału pod kątem ewentualnego luzu.
- W razie potrzeby wymienić łańcuch (jeśli łańcuch wymieni się za późno, prawdopodobnie będzie konieczna również wymiana kasety zębatek i tarcz).
- Sprawdzić i w razie potrzeby wymienić klocki hamulcowe w hamulcach tarczowych.
- Nasmarować łożyska pedałów.
- W przypadku hydraulicznych hamulców tarczowych, w razie potrzeby wymienić płyn (wystarczy raz na 24 miesiące) lub odpowietrzyć układ.

Rower, podobnie jak wszystkie części mechaniczne, podlega zużyciu i wysokim obciążeniom mechanicznym. Różne materiały i części mogą w różny sposób reagować na zużycie lub zmęczenie materiału. Jeśli projektowany okres użytkowania części zostanie przekroczony, mogą one niespodziewanie zawieść i ewentualnie spowodować obrażenia rowerzysty. Każda forma pęknięć, rys lub przebarwień w obszarach o dużym obciążeniu wskazuje, że część osiągnęła koniec okresu użytkowania i należy ją wymienić. Producent nie ponosi żadnej odpowiedzialności za szkody w mieniu lub osobach spowodowane eksploatacją roweru, w szczególności szkody spowodowane niewłaściwą obsługą lub konserwacją.

Należy pamiętać, że podczas normalnego użytkowania i konserwacji roweru istnieje zwiększone ryzyko przechwycenia włosów, kontaktu i skałeczenia palców i innych części ciała przez części rotujące (np. tarcze hamulcowe lub kasety i łańcuch).

3. Udzielenie gwarancji

Gwarancja udzielana jest na wady, które przedmiot sprzedaży posiada w chwili odbioru przez kupującego. Ważne jest, aby używać wyłącznie oryginalnych części, zwłaszcza w elementach krytycznych z punktu widzenia bezpieczeństwa (przednie widelce, kierownica, wspornik kierownicy, sztyca, klocki hamulcowe i ich uchwyty, pancerze, przewody hamulców hydraulicznych i dźwignie hamulcowe).

Zalecane wartości momentu dokręcania śrub. Wartości podawane są w niutonometrach (Nm):

- Mostek kierownicy: 4–8
- Mostek na rurze: 5–8
- Blokada siodełka z jedną śrubą: 17
- Zacisk usunąć do siodełka: 4–8
- Pedaly korby: 35
- Nakrętki kół: 20–25

3.1 Gwarancja na poszczególne części

Rama i widelec

Gwarancja obejmuje materiał, jego połączenia oraz przerdzewienie. W zasadzie nie można jej rozpatrywać ze względu na uszkodzenia spowodowane wypadkiem lub nieprofesjonalną naprawą. To bezwarunkowo konieczne, aby rama posiadała oryginalny lakier. Producent nie może ponosić odpowiedzialności za procesy produkcyjne innych firm (piaskowanie, wypalanie nowego lakieru itp.).

Widelce amortyzowane i amortyzatory tylne

Gwarancja obejmuje wady materiałowe i produkcyjne, które istnieją w momencie odbioru. Kryterium przyjęcia reklamacji pękniętego widelca amortyzowanego jest integralność geometrii goleni wewnętrznych i zewnętrznych. Nie można składać reklamacji na wady dotyczące luzu, jeśli w widelcu znajduje się brud i woda, które powodują uszkodzenia, a także jeśli rura widelca jest wygięta lub uszkodzone zostały koronki w wyniku wypadku i przeciążenia. Niedziałająca amortyzacja lub inne uszkodzenia spowodowane jazdą w trudnym terenie z zablokowaną amortyzacją również mogą zostać nieuznane. W przypadku tylnej jednostki amortyzującej nie można uznać wad, w przypadku których geometria jednostki uległa uszkodzeniu (wypadek lub przeciążenie spowodowane nieprawidłową regulacją) oraz gdy doszło do wycieku powietrza lub oleju spowodowanego przez wnikanie brudu i wody pod uszczelki, rys na elementach ślizgowych i korozji.

Układ sterowania

Gwarancja obejmuje wady materiałowe, nieuznane zostaną zniekształcenia rur sterowych widelca w przypadku nadmiernego dokręcenia mostka lub zniekształcenia mostka po wysunięciu powyżej znaku maksymalnego wysunięcia. Eksploatacja roweru wymaga

sprawdzania i określania luzów na sterze rowerowym - wybite, skorodowane lub zabrudzone bieżnie łożysk nie podlegają reklamacji.

Wkład suportu

Gwarancja obejmuje wady materiału i jego obróbki cieplnej. Zwykła regulacja luzu nie podlega naprawom gwarancyjnym. Nie można również uznać zniekształconych lub zerwanych gwintów części uszkodzonego kwadratu lub wielowpustu w korbie. Wytarte bieżnie łożysk i skorodowane części nie są objęte gwarancją. Należy sprawdzać i na czas reagować na ewentualne luzy.

Pedały

Gwarancja obejmuje możliwą do udowodnienia wadę materiału. Zużycie spowodowane eksploatacją, poluzowanie lub pęknięcie złączy ramy lub wygięcie sworznia spowodowane uderzeniem nie stanowi podstawy do uznania reklamacji. Hałas pedału i regulacja luzu nie są objęte gwarancją, lecz serwisem pogwarancyjnym. Należy uważać na luzowanie ruchomych części pedałów zatrzaskowych, należy sprawdzać, czy są odpowiednio dokręcone. Utrata luźnych części nie jest objęta gwarancją.

Koła

Ogólną gwarancją objęte są wady materiału (pęknięta obręcz, piasta, zębatka, oś), w tym wady powłoki powierzchni. Luz roboczy i hałas pracy zębatki mogą być uznane jako wady w ramach gwarancji, jeżeli wpływają na pracę zębatki. Wytarte bieżnie łożyskowe, przeniknięcie brudu do wolnobiegu, łożyska piasty i skorodowane części nie są objęte gwarancją.

Hamulce, zmiana biegów, przerzutka tylna i przednia

Gwarancją objęte są wady materiałowe. Wyregulowanie nie jest objęte gwarancją. Podczas przechowywania, obsługi i jazdy ustawienia mogą ulec zmianie, a ich dostrojenie jest częścią rutynowej konserwacji. Zmiana biegów, zwłaszcza za pomocą dźwigni zmiany biegów, wymaga wyczucia. Ewentualne oderwanie mechanizmu nie może zostać objęte gwarancją.

Siodełko, sztyca

Wada materiału oceniana jest pod kątem pełnienia jego funkcji. Rysy spowodowane przez przesuwanie sztycy w rurze podsiodłowej nie podlegają reklamacji. Reklamacja sztycy nie zostanie uznana, jeśli została wysunięta powyżej znaku maksymalnego wysunięcia. Gwarancji nie można składać na zgięcia sztycy w wyniku wypadku lub przeciążenia po skoku, zgięcia szyn siodełka, podarcie siodełka itp.

Łańcuch

Przedmiotem gwarancji jest wada materiałowa, pęknięcie ogniwa. Zużycie spowodowane eksploatacją nie jest objęte gwarancją. Gwarancja nie obejmuje zerwania łańcucha w wyniku niedelikatnej zmiany biegów (rozłączenie na sworzniu), zniekształcenia spowodowanego eksploatacją (przekręcenie), zużycia eksploatacyjnego (rozciągnięcie) oraz niedbałej konserwacji (korozja, zatarcie z powodu brudu itp.).



Odblaski, osłona przerzutki, osłona szprych

Złamane lub rozbite części nie są objęte gwarancją.

Hamulce tarczowe

Gwarancja obejmuje wady produkcyjne lub materiałowe. Gwarancji nie można składać na szkody spowodowane wypadkiem, zaniedbaniem konserwacji lub nieprofesjonalną



naprawą. Zawsze należy używać płynu hamulcowego tego samego producenta, który wyprodukował hamulce zamontowane w posiadanym rowerze. To jedyny sposób, aby zagwarantować ich doskonałe działanie. Płyny hamulcowe różnią się właściwościami do tego stopnia, że może dojść do poważnego uszkodzenia całego mechanizmu hamulcowego.

3.2 Gwarancje

Sprzedawca (zwany dalej „firmą”) udziela pierwszemu właścicielowi roweru na zakupiony produkt gwarancję według obowiązujących przepisów. Rama roweru jest objęta gwarancją pod warunkiem, że posiada oryginalny lakier.

Ograniczone gwarancje

Gwarancja na ramy i komponenty nie obejmuje wad powstałych z winy użytkownika, nieprzestrzegania zaleceń zawartych w instrukcji, zużycia, użytkowania do celów, do których rama i komponenty nie są przeznaczone (wyścigi zawodowe, ekstremalne skoki lub inne niestandardowe zastosowanie). Producent i dystrybutor nie ponosi żadnej odpowiedzialności za kontuzje spowodowane użytkowaniem rowerów i ich komponentów.

Każdy ponosi osobistą odpowiedzialność za szkody lub obrażenia spowodowane nieodpowiedzialnym użytkowaniem roweru i jego komponentów.



UWAGA! Zawsze należy dokładnie sprawdzić ramę roweru i wszystkie jej komponenty przed i po każdej jeździe.

Producent potwierdza, że rower określonego typu i numeru seryjnego jest zgodny z normami państwowymi i przepisami technicznymi. Rowery LEVIT spełniają wszystkie warunki dla ruchu drogowego.

Warunki gwarancji

Reklamacje mają zawsze charakter wady, którą rozwiązuje wymiana części, naprawa lub profesjonalne wyregulowanie. Naprawa zapewnia klientowi prawidłowe użytkowanie produktu.

Warunki gwarancji

- W trakcie sprzedaży rower musi być profesjonalnie zmontowany, gotowy do jazdy i zademonstrowany w całości przyszłemu użytkownikowi.
- Produkt musi być używany wyłącznie do celu, dla którego został wyprodukowany.
- Składając reklamację, klient przedstawia kompletny, czysty rower, potwierdzoną kartę gwarancyjną lub dokument sprzedaży (paragon).



Prawo do złożenia reklamacji wygasa:

- W przypadku stwierdzenia, że uszkodzenie produktu nie nastąpiło z winy producenta, ale użytkownika (niefachowa naprawa, ekstremalne obciążenia, złe przechowywanie itp.).
- Przez niezgłoszenie roszczenia gwarancyjnego w okresie gwarancyjnym.
- Jeśli produkt nie był właściwie używany i konserwowany zgodnie z instrukcją.
- Jeżeli w czasie zgłaszania roszczenia gwarancyjnego nie została przedstawiona prawidłowo wypełniona karta gwarancyjna.
- Wady powstałe przez zwykłe zużycie lub nadmierne zużycie spowodowane zaniedbaniem przeglądów i konserwacji nie mogą być przedmiotem reklamacji.



UWAGA: zdecydowanie zaleca się przeprowadzenie przeglądu i regulacji w serwisie firmy po przejechaniu 100 km lub w ciągu 1 miesiąca od przejęcia roweru LEVIT. Taki przegląd może wykryć wady i przyczynić się do prawidłowej regulacji komponentów po tej początkowej eksploatacji.

Warunki gwarancji na koła, ramy i części

Konkretna gwarancja na rower LEVIT podlega prawu kraju lub państwa, w którym został zakupiony.

Rowery i ramy (rama i amortyzacja tylnego koła) LEVIT posiadają gwarancję na wady produkcyjne materiału lub proces produkcyjny na okres dwóch lat, kiedy rower jest używany przez pierwotnego właściciela. Decydująca jest data pierwotnego zakupu detalicznego. Gwarancja na rowery z serii dirt mtb, bmx i enduro nie obejmuje rowerów zakupionych i używanych do celów wynajmu.

Części: Wszystkie inne części i akcesoria, elementy amortyzacji, akcesoria ramy i wykończenia (lakiery i etykiety) są objęte gwarancją na wady produkcyjne materiału lub pracą na okres dwóch lat od daty pierwotnego zakupu detalicznego. Widelce amortyzowane nie są objęte niniejszą gwarancją, ale są objęte oddzielną gwarancją producenta.

Warunki gwarancyjne

Gwarancja zapewnia odpowiedzialność za wady produktu. Rowery LEVIT w żaden sposób nie gwarantują, że produkt nie ulegnie uszkodzeniu lub zniszczeniu, albo że produkt będzie w stanie pełnić swoją funkcję bez ograniczeń czasowych, niezależnie od sposobu użytkowania i zużycia.

Niniejsza gwarancja wiąże się tylko z pierwotnym właścicielem roweru LEVIT i nie można jej przenieść na kolejnych właścicieli.

W celu rozpatrzenia reklamacji gwarancyjnej konieczne jest oddanie roweru do autoryzowanego sprzedawcy detalicznego rowerów LEVIT w tym samym miejscu, w którym został zakupiony.

Rower musi być złożony i należy do niego dołączyć oryginalny dokument sprzedaży z datą. (Dokument sprzedaży należy przechowywać w bezpiecznym miejscu).

Niniejsza gwarancja obejmuje rowery zakupione w stanie w pełni zmontowanym i wyregulowanym w autoryzowanym sklepie detalicznym rowerów LEVIT lub w innych sklepach.

Niniejsza gwarancja nie obejmuje przypadków, w których rower został zaniedbany, niewłaściwie naprawiony, niewłaściwie konserwowany, zmieniany, modyfikowany, uległ wypadkowi lub został poddany innemu nieprawidłowemu, nadmiernemu lub niewłaściwemu traktowaniu i przechowywaniu.

Gwarancja nie obejmuje uszkodzeń wynikających z normalnego zużycia, w tym skutków zmęczenia materiału. Szkada powstała w wyniku zmęczenia materiału jest przejawem standardowego użytkowania ramy. To jeden z rodzajów normalnego zużycia. Odpowiedzialnością właściciela jest sprawdzanie roweru i jego utrzymywanie w stanie gotowości do użytku.

DROGA JEST CELEM



LEVIT



levit.com