



ROAD/GRAVEL

Instrukcja obsługi



Kupując rower SIMPLON, wybrałeś produkt wysokiej jakości, zaprojektowany przez naszych designerów z dbałością o najmniejszy detal i ręcznie złożony u nas z wielką pasją.

W tej instrukcji znajdziesz wszystkie ważne informacje potrzebne do bezpiecznego montażu, użytkowania i konserwacji Twojego nowego roweru, tak aby uniknąć zagrożeń i uszkodzeń. Jeśli masz wątpliwości albo nie masz pewności co do prac przy rowerze, koniecznie skorzystaj z pomocy swojego autoryzowanego dealera SIMPLON.

Przed pierwszym użyciem roweru tę instrukcję należy przeczytać ze zrozumieniem jej treści. Upewnij się również, że osoby trzecie, które będą korzystać z roweru, są poinformowane o treści instrukcji, rozumieją ją i stosują się do niej.

Zachowaj tę instrukcję, aby móc do niej wrócić w razie potrzeby. Jeśli sprzedasz lub podarujesz rower, instrukcja musi zostać dołączona do roweru.

Instrukcja jest dostępna również jako plik PDF na stronie [simplon.com](https://www.simplon.com).

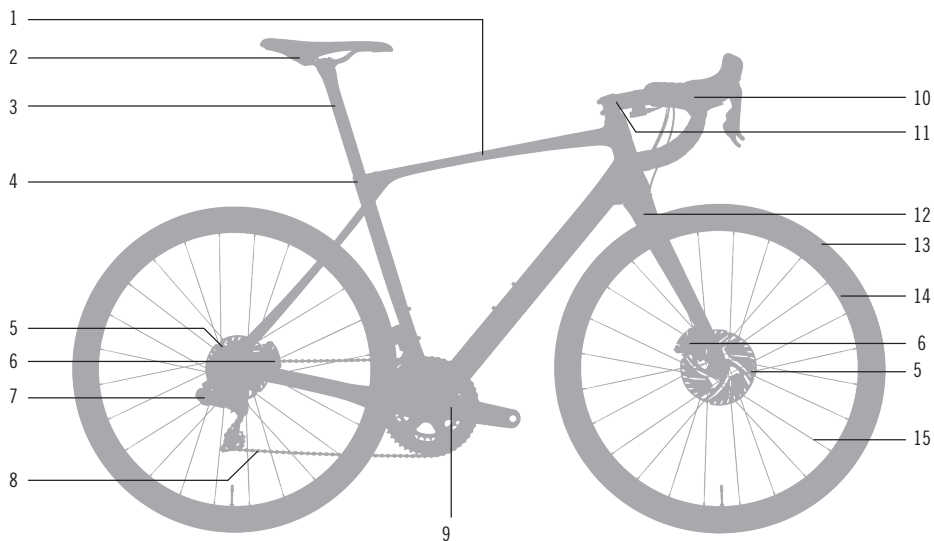
Prawidłowy serwis i pielęgnacja roweru są ważne, ponieważ tylko wtedy możliwa jest długa i bezawaryjna eksploatacja, optymalna wydajność oraz odpowiednie bezpieczeństwo jazdy (zobacz „7. Serwis i konserwacja” na stronie 22).

Ze względu na dużą liczbę modeli i możliwości konfiguracji SIMPLON, ta instrukcja może zawierać informacje, które nie dotyczą Twojego roweru. Zdjęcia i ilustracje mogą różnić się od rzeczywiście zastosowanych produktów. Jeśli opisujemy różne warianty, jest to wyraźnie zaznaczone.

Poświęć czas, aby uważnie przeczytać tę instrukcję. Nie próbuj od razu wykonywać wszystkich opisanych czynności samodzielnie. Autoryzowany dealer SIMPLON ma odpowiednie narzędzia i wiedzę, aby przez długi czas utrzymać Twój nowy rower w dobrym stanie.

Życzymy dużo frajdy z jazdy na Twoim nowym rowerze SIMPLON.

SIMPLON Fahrrad GmbH



- | | | | |
|---|------------------|----|-------------------------------------|
| 1 | Rama | 9 | Korba |
| 2 | Siodełko | 10 | Kierownica z elementami sterującymi |
| 3 | Sztęca | 11 | Mostek |
| 4 | Zacisk sztycy | 12 | Widelec |
| 5 | Tarcza hamulcowa | 13 | Opona |
| 6 | Zacisk hamulcowy | 14 | Obręcz |
| 7 | Przerzutka tylna | 15 | Szprycha |
| 8 | Łańcuch | | |

1. INFORMACJE OGÓLNE	5
1.1 Wyjaśnienie zastosowanych instrukcji bezpieczeństwa	5
1.2 Grupa docelowa.....	5
1.3 Dodatkowe informacje producentów komponentów.....	5
1.4 Narzędzia.....	5
1.5 Montaż przyczep, fotelików dziecięcych i bagażników.....	5
1.6 Części zużywające się.....	6
1.7 maksymalna waga systemowa / użytkowanie zgodne z przeznaczeniem.....	6
1.8 Wyłączenie odpowiedzialności	6
1.9 Gwarancja / Crash Replacement	6
2. BEZPIECZEŃSTWO.....	7
2.1 Ogólne zasady bezpieczeństwa.....	7
2.2 Bezpieczeństwo podczas korzystania z hamulców	8
2.3 Bezpieczeństwo przy korzystaniu z bagażnika.....	8
2.4 Obowiązek zachowania ostrożności przez kierowcę.....	8
2.5 Bezpieczeństwo w ruchu drogowym	9
3. PRZYGOTOWANIE ROWERU DO JAZDY	10
3.1 Otwieranie kartonu transportowego i wyjmowanie zawartości (tylko przy wysyłce).....	10
3.2 Ustawienie kierownicy na wprost i regulacja luzu w sterach.....	11
3.3 Ustawienie nachylenia kierownicy.....	12
3.4 Ustawienie wysokości siodełka	13
3.5 Montaż pedałów.....	15
4. PRZED PIERWSZĄ JAZDĄ.....	16
5. CZYNNOŚCI PRZED I PO JEŹDZIE.....	17
5.1 Przed jazdą	17
5.2 Po jeździe.....	19
5.3 Po upadku.....	20
6. TRANSPORT, PRZECHEWYWANIE I UTYLIZACJA	21
6.1 Transport samochodem.....	21
6.2 Przechowywanie roweru.....	21
6.3 Wysyłka roweru.....	21
7. SERWIS I KONSERWACJA.....	22
7.1 Momenty dokręcania.....	24
7.2 Ciśnienie w oponach.....	25

1. INFORMACJE OGÓLNE

1.1 WYJAŚNIENIE ZASTOSOWANYCH INSTRUKCJI BEZPIECZEŃSTWA



NIEBEZPIECZEŃSTWO

...oznacza zagrożenie o wysokim stopniu ryzyka, które spowoduje śmierć lub ciężkie obrażenia, jeśli nie zostanie uniknięte.



OSTRZEŻENIE

...oznacza zagrożenie o średnim stopniu ryzyka, które może spowodować lekkie lub średnio ciężkie obrażenia, jeśli nie zostanie uniknięte.



OSTROŻNIE

...oznacza zagrożenie o niskim stopniu ryzyka, które może spowodować nieznaczne lub umiarkowane obrażenia, jeśli nie zostanie uniknięte.

1.2 GRUPA DOCELOWA

Grupą docelową niniejszej instrukcji obsługi jest użytkownik, właściciel roweru SIMPLON. Jeśli planujesz wykonywać prace przy rowerze samodzielnie, konieczna jest podstawowa wiedza z zakresu techniki rowerowej. W razie pytań lub wątpliwości należy koniecznie skorzystać z pomocy autoryzowanego dealera. Nieprawidłowy montaż lub nieprawidłowa konserwacja roweru mogą prowadzić do poważnych wypadków, także ze skutkiem śmiertelnym.

1.3 DODATKOWE INFORMACJE PRODUCENTÓW KOMPONENTÓW

Wszystkie ważne informacje dotyczące różnych cykli życia zostały zawarte w niniejszej instrukcji obsługi. Jeśli potrzebujesz dodatkowych, szczegółowych informacji dotyczących konkretnych komponentów, korzystaj z instrukcji montażu oraz informacji produktowych producentów komponentów.

1.4 NARZĘDZIA

Wszelkie prace przy rowerze wolno wykonywać wyłącznie przy użyciu odpowiednich narzędzi. Wszystkie połączenia śrubowe należy dokręcać odpowiednim kluczem dynamometrycznym. Prawidłowy montaż i demontaż komponentów jest możliwy tylko przy użyciu narzędzi sprawnych i nieuszkodzonych.

1.5 MONTAŻ PRZYZEPEK, FOTELIKÓW DZIECIĘCYCH I BAGAŻNIKÓW

Przyrzepki wolno mocować wyłącznie przy użyciu specjalnych mocowań. Dla wielu modeli rowerów SIMPLON dostępne są specjalne adaptery. Przed użyciem przyrzepki sprawdź, czy dla Twojego modelu roweru dostępny jest adapter. Dalsze informacje dotyczące maksymalnej masy przyrzepki znajdziesz w dokumencie „Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem” na simplon.com lub po zeskanowaniu sąsiedniego kodu QR.



Fotelików dziecięcych nie wolno montować ani na sztycy podsiodłowej, ani na bagażniku. Montaż fotelika na rurze podsiodłowej jest dozwolony wyłącznie w ramach aluminiowych.

Bagażnik wolno montować tylko wtedy, gdy są przewidziane punkty mocowania. Maksymalne obciążenie bagażników montowanych później wynosi 25 kg. Nie wolno przekraczać maksymalnej masy systemowej (zobacz „1.7 maksymalna waga systemowa / użytkowanie zgodne z przeznaczeniem” na stronie 6) z powodu obciążenia bagażnika.

Montaż innych elementów dodatkowych wolno wykonywać wyłącznie po uzgodnieniu z SIMPLON.

1.6 CZĘŚCI ZUŻYWAJĄCE SIĘ

Rower, jako produkt techniczny, składa się z wielu komponentów, które ze względu na swoją funkcję ulegają zużyciu. Wymienione poniżej elementy należy regularnie kontrolować i w razie potrzeby wymieniać u autoryzowanego dealera:

- opony i dętki
- obręcze
- tarcze hamulcowe / klocki hamulcowe
- łożyska (stery, suport, łożyska tylnego trójkąta, łożyska piast)
- łańcuchy, kasety i zębatki
- kierownica i mostek
- chwyt
- siodełko i sztyca
- smar, środki smarne, olej hydrauliczny i płyn hamulcowy
- linki i pancerze do hamulców oraz przerzutek
- widelec
- naklejki i powłoki lakiernicze

1.7 MAKSYMALNA WAGA SYSTEMOWA / UŻYTKOWANIE ZGODNE Z PRZEZNACZENIEM



NIEBEZPIECZEŃSTWO

RYZYKO WYPADKU Z POWODU PRZEKROCZENIA MAKSYMALNEJ WAGI SYSTEMU LUB NIEPRZESTRZEGANIA PRZEZNACZENIA!

Przekroczenie maksymalnej wagi systemu lub użytkowanie niezgodne z przeznaczeniem może osłabić komponenty i doprowadzić do ich nagłej i niekontrolowanej awarii.

- Maksymalną wagę systemu i przeznaczenie roweru można znaleźć na stronie simplon.com lub skanując sąsiedni kod QR.
- Nie wolno przekraczać maksymalnej wagi systemu ani lekceważyć jego przeznaczenia!
- W przypadku wymiany komponentów ich maksymalna masa systemowa i kategoria użytkowania nie mogą być mniejsze niż masa roweru.



1.8 WYŁĄCZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI

Czynności opisane w tym podręczniku muszą być wykonywane przez osoby posiadające odpowiednią wiedzę fachową.

Użytkownik ponosi odpowiedzialność za szkody wynikające z:

- użytkowania niezgodnie z przeznaczeniem (zobacz dołączoną klasyfikację)
- nieprzestrzegania przepisów istotnych dla bezpieczeństwa
- nieprawidłowego montażu, napraw i konserwacji
- stosowania niezatwierdzonych części zamiennych i akcesoriów
- zmian konstrukcyjnych
- tuningu

1.9 GWARANCJA / CRASH REPLACEMENT

Wszystkie informacje dotyczące gwarancji i Crash Replacement znajdują się na stronie simplon.com.

2. BEZPIECZEŃSTWO

2.1 OGÓLNE ZASADY BEZPIECZEŃSTWA



NIEBEZPIECZEŃSTWO

RYZIKO OBRAŻEŃ Z POWODU NIEWYSTARCZAJĄCEGO WYPOSAŻENIA OCHRONNEGO!

Skuteczne wyposażenie ochronne ma duże znaczenie dla Twojego bezpieczeństwa.

- Podczas każdej jazdy noś kask.
- Zawsze noś odzież dobrze widoczną z elementami odblaskowymi.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

RYZIKO WYPADKU WSKUTEK BŁĘDNEJ OCENY PRĘDKOŚCI PRZEZ INNYCH UCZESTNIKÓW RUCHU!

Prędkość rowerzystów jest zwykle niedoceniana przez innych użytkowników dróg.

- Jedź przewidując i nie zakładaj, że inni zareagują właściwie.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

RYZIKO WYPADKU WSKUTEK NAGŁEJ AWARII WCZEŚNIEJ USZKODZONYCH LUB ZUŻYTYCH KOMPONENTÓW!

Rowery są narażone na bardzo duże obciążenia i zużycie. Dodatkowo upadki lub nieprzewidziane manewry powodują trudne do przewidzenia skoki obciążenia. Takie obciążenia mogą niepostrzeżenie uszkodzić komponenty.

- Rower musi być regularnie sprawdzany przez dealera pod kątem zużycia i uszkodzeń. Zobacz rozdział „7. Serwis i konserwacja” na stronie 22.
- Zużyte lub uszkodzone komponenty należy wymienić.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

RYZIKO WYPADKU WSKUTEK NIEUSUNIĘTEGO LUZU W STERACH!

Długotrwały luz w sterach może powodować karby na rurze sterowej widelca. W efekcie rura sterowa może pęknąć, co może doprowadzić do upadku z poważnymi konsekwencjami.

- Regularnie sprawdzaj luz w sterach i usuwaj go (zobacz rozdział „3.2 Ustawienie kierownicy na wprost i regulacja luzu w sterach” na stronie 11.)
- W razie wątpliwości skontaktuj się z dealerem.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

RYZIKO WYPADKU WSKUTEK KONTAKTU STOPY Z PRZEDNIM KOŁEM LUB BŁOTNIKIEM!

W zależności od rozmiaru ramy, rozmiaru buta i ułożenia stopy na pedale, przy dużym skręcie kierownicy czubek buta może dotknąć przedniego koła lub błotnika.

- Podczas wolnej jazdy pamiętaj, że maksymalny skręt kierownicy może być ograniczony.
- Przy większej prędkości zwykle nie stanowi to problemu, ponieważ skręt kierownicy jest wtedy mniejszy.

2.2 BEZPIECZEŃSTWO PODCZAS KORZYSTANIA Z HAMULCÓW



NIEBEZPIECZEŃSTWO

RYZIKO WYPADKU WSKUTEK OBNIŻONEJ SKUTECZNOŚCI HAMOWANIA PRZEZ NIEDOTARTE KŁOCKI HAMULCOWE

Hamulce tarczowe osiągają pełną skuteczność dopiero po prawidłowym dotarciu kłocków. Wybierz drogę z dala od ruchu publicznego.

- 20-30 razy wyhamuj przednim albo tylnym hamulcem z 30 km/h do 5 km/h, a potem powtórz to samo drugim hamulcem. Hamuj możliwie mocno, ale tak, aby żadne koło się nie zablokowało.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

RYZIKO WYPADKU WSKUTEK DUŻEJ SIŁY HAMOWANIA HAMULCÓW TARCZOWYCH!

Nowoczesne hamulce tarczowe mają bardzo dużą siłę hamowania. Nagłe hamowanie może spowodować utratę kontroli nad rowerem.

- W bezpiecznym miejscu, z dala od ruchu publicznego, zapoznaj się z działaniem hamulców tarczowych.

2.3 BEZPIECZEŃSTWO PRZY KORZYSTANIU Z BAGAŻNIKA



OSTRZEŻENIE

RYZIKO WYPADKU WSKUTEK NIEPRAWIDŁOWEGO UŻYTKOWANIA BAGAŻNIKA!

Nieprawidłowa obsługa bagażnika lub przewożonego na nim ładunku może podczas jazdy doprowadzić do poważnych wypadków.

- Nie przekraczaj dopuszczalnego obciążenia bagażnika. Informacja o maksymalnym obciążeniu znajduje się na bagażniku.
- Dopuszczalnej masy systemowej roweru (zobacz „1.7 maksymalna waga systemowa / użytkowanie zgodne z przeznaczeniem“ na stronie 6) nie wolno przekraczać, także z załadowanym bagażnikiem.
- Załadowany bagażnik może zmienić zachowanie roweru podczas jazdy, w szczególności prowadzenie i hamowanie.
- Dodatkowe wyposażenie bagażnika (np. torby boczne) należy montować zgodnie z zaleceniami producenta.
- Bagaż należy zamocować tak, aby nie ograniczał widoczności świateł i odbłasków.
- Bagaż należy rozłożyć równomiernie po obu stronach bagażnika.
- Bagaż musi być zabezpieczony przed spadnięciem lub przesunięciem. Nie mogą zwiisać żadne luźne elementy.
- Elementy mocujące bagażnik muszą być zabezpieczone i regularnie kontrolowane.
- Bagażnika nie wolno przerabiać ani modyfikować.
- Do bagażnika nie wolno mocować przyczepki.

2.4 OBOWIĄZEK ZACHOWANIA OSTROŻNOŚCI PRZEZ KIEROWCĘ

Stosowanie tej instrukcji nie zwalnia z obowiązku utrzymywania roweru w stanie bezpiecznym do jazdy. W razie pytań należy skontaktować się z serwisem SIMPLON lub z dealerem.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

ZAGROŻENIE WSKUTEK BRAKU WYMAGANEGO WYPOSAŻENIA W RUCHU DROGOWYM!

Nie wszystkie rowery SIMPLON są przeznaczone do użytku na drogach publicznych. Jeśli motocykl ma być używany na drogach publicznych, wymagane wyposażenie krajowe (w tym światła i odbłaski) musi być obecne i, jeśli to konieczne, doposażone przez dealera.

Odpowiednie wymagania sprzętowe dotyczące korzystania z roweru na drogach publicznych można znaleźć w poniższej sekcji.

Więcej informacji na temat przeznaczenia roweru można znaleźć na stronie simplon.com w sekcji Pliki do pobrania lub skanując znajdujący się obok kod QR.



POLSKA

W Polsce wymagania dotyczące wyposażenia rowerów używanych w ruchu publicznym są określone w Prawo o ruchu drogowym oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Jeśli poruszasz się rowerem po drogach publicznych w Polsce, to zwłaszcza po zmroku lub przy ograniczonej widoczności poniższe elementy oświetlenia i poprawy widoczności muszą być obecne i sprawne.

Nazwa	Szczególne uwagi
Lampka przednia	Wymagana po zmroku lub przy złej widoczności. Barwa światła: biała lub jasnożółta. Lampka musi być zamocowana na stałe i świecić na tyle jasno, aby rower był rozpoznawalny z odległości co najmniej 150 m. Dopuszcza się światło migające.
Lampka tylna	Wymagana po zmroku lub przy złej widoczności. Barwa światła: czerwona. Lampka musi być zamocowana na stałe i świecić na tyle jasno, aby rower był rozpoznawalny z odległości co najmniej 150 m. Dopuszcza się światło migające.
Odblask przedni	Wymagany w dzień i w nocy. Musi być widoczny z przodu także wtedy, gdy światło jest wyłączone.
Odblask tylny	Wymagany w dzień i w nocy. Musi być widoczny z tyłu także wtedy, gdy światło jest wyłączone.
Dzwonek	Rower musi być wyposażony w działający dzwonek lub inny akustyczny sygnał ostrzegawczy. Sygnały dźwiękowe typu klakson lub syrena są niedozwolone.
Hamulce	Rower musi mieć dwa niezależne hamulce.
Odblaski boczne (np. na kołach lub pedałach)	Nie są obowiązkowe, ale są dozwolone i zalecane, aby poprawić widoczność z boku.
Odzież odbłaskowa / elementy odbłaskowe na rowerzyście	Poza obszarem zabudowanym po zmroku obowiązkowe: rowerzysta musi mieć elementy odbłaskowe (np. kamizelkę odbłaskową lub opaski odbłaskowe).

3. PRZYGOTOWANIE ROWERU DO JAZDY

Zwykle rower jest przygotowywany do jazdy przez dealera. Jeśli jednak rower został dostarczony w kartonie transportowym (np. po naprawie w SIMPLON lub u dealera), poniżej znajdziesz kilka prostych kroków, które pozwolą przygotować rower do jazdy.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

RYZYKO WYPADKU Z POWODU NIEPRAWIDŁOWO ZAMONTOWANYCH KOMPONENTÓW!

Nieprawidłowo zamontowane komponenty mogą poluzować się podczas jazdy.

- Montaż musi być wykonany zgodnie z niniejszą instrukcją.
- W razie wątpliwości należy skontaktować się z serwisem SIMPLON lub dealerem.

NIEZBĘDNE NARZĘDZIA

Do montażu roweru, w zależności od modelu i wersji wyposażenia, potrzebne są następujące narzędzia:

- klucze imbusowe 4 mm, 5 mm, 6 mm, 8 mm
- Torx T25
- klucz dynamometryczny z końcówkami imbusowymi 4 mm, 5 mm, 6 mm i 8 mm oraz końcówką Torx T25
- klucz płaski 15 mm

3.1 OTWIERANIE KARTONU TRANSPORTOWEGO I WYJMOWANIE ZAWARTOŚCI (TYLKO PRZY WYSYŁCE)

Przed otwarciem sprawdź karton transportowy pod kątem uszkodzeń zewnętrznych, a następnie sprawdź kompletność zawartości. Ewentualne braki lub uszkodzenia zgłoś nam niezwłocznie. Otwórz karton transportowy ostrożnie z jednej z węższych stron. Podczas otwierania kartonu nożem uważaj, aby nie uszkodzić elementów znajdujących się wewnątrz.

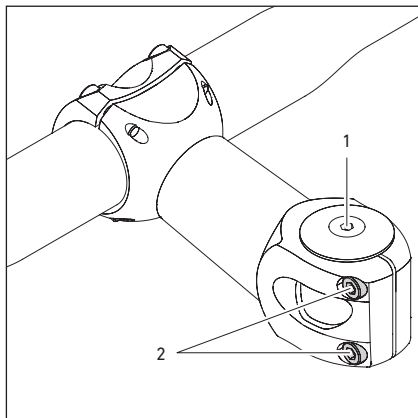
3.2 USTAWIENIE KIEROWNICY NA WPROST I REGULACJA LUZU W STERACH



OSTROŻNIE

Śruba do regulacji luzu w sterach (1) nie służy do dokręcania mostka, a wyłącznie do ustawienia luzu łożysk!

1. Poluzować śruby zaciskowe (2) trzpienia za pomocą klucza imbusowego. Nie luzuj śruby do regulacji luzu w sterach (1).
2. Ustaw kierownicę w kierunku jazdy i wyrównaj ją względem przedniego koła.



3. Sprawdź luz w sterach: zaciśnij przedni hamulec i poruszaj rowerem powoli do przodu i do tyłu.
→ Nie może być wyczuwalnego luzu.
4. Jeśli luz w sterach jest wyczuwalny: Dokręć śrubę do regulacji luzu w sterach (1) o ćwierć obrotu zgodnie z ruchem wskazówek zegara.
5. Ponownie sprawdź luz w sterach i w razie potrzeby powtórz powyższe kroki, aż luz przestanie być wyczuwalny.
6. Dokręcaj śrubę lub śruby zacisku mostka (2) naprzemiennie.
Wymagany moment dokręcania jest podany na mostku.
7. W razie wątpliwości skorzystaj z pomocy autoryzowanego dealera.

3.3 USTAWIENIE NACHYLENIA KIEROWNICY

Końce kierownicy są zazwyczaj lekko odgięte. Ustaw kierownicę tak, aby nadgarstki nie były zbyt mocno zgięte.

1. Odkręć śruby zacisku kierownicy w lewo na tyle, aby można było ustawić nachylenie kierownicy.

2. Sprawdź, czy między kierownicą a mostkiem znajduje się folia ochronna.

Jeżeli folia ochronna jest założona:

- 2.1 Wykręć śruby zacisku kierownicy do końca i zdejmij obejmę (obejmy) zacisku kierownicy.

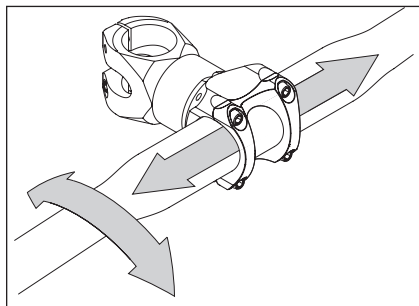
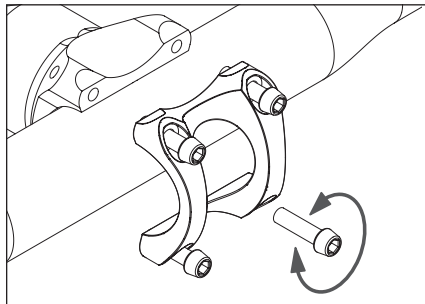
- 2.2 Zdejmij kierownicę i usuń folię ochronną z kierownicy.

- 2.3 Nałóż pastę montażową na powierzchnię kierownicy w miejscu mocowania.

- 2.4 Zamontuj ponownie kierownicę i obejmę (obejmy) zacisku.

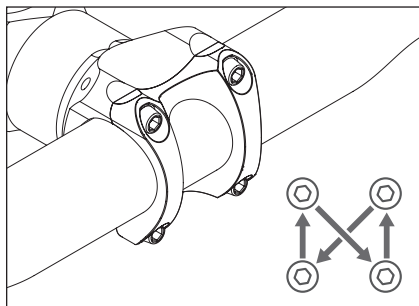
- 2.5 Wkręć śruby zacisku kierownicy i dokręć je tylko na tyle, aby kierownicę nadal dało się przestawiać.

3. Wyśrodkuj kierownicę i ustaw jej nachylenie.



4. Dokręcaj śruby zacisku kierownicy naprzemiennie, małymi krokami, aż do osiągnięcia wymaganego momentu dokręcania.

Wymagany moment dokręcania jest podany na mostku.



Po ustawieniu nachylenia kierownicy klamki hamulca i elementy zmiany biegów trzeba ponownie ustawić w prawidłowym położeniu.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

RYZIKO WYPADKU I USZKODZENIA W WYNIKU NIEPRZESTRZEGANIA MINIMALNEJ GŁĘBOKOŚCI WSUNIĘCIA SZTYCY!

Jeśli minimalna głębokość wsunięcia nie zostanie zachowana, sztyca może pęknąć podczas jazdy lub może dojść do uszkodzenia ramy.

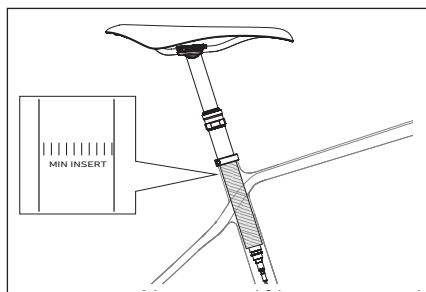
- Oznaczonej na sztycy minimalnej głębokości wsunięcia nie wolno w żadnym wypadku być wsunięta płycej.

Prawidłową wysokość siodła wyznacza ruch pedałowania. Podczas normalnego pedałowania, gdy korba znajduje się w najniższym położeniu (pedał jest najdalej od siodła), noga nie powinna być całkowicie wyprostowana. Jeśli siodło jest ustawione zbyt wysoko, trudniej przechodzi się przez najniższy punkt, a pedałowanie staje się nierówne. Zbyt niska pozycja obciąża staw kolanowy, a zbyt wysoka pozycja obciąża staw biodrowy. Jeśli siodło jest ustawione zbyt wysoko, trudniej przechodzi się przez najniższy punkt, a pedałowanie staje się nierówne. Zbyt niska pozycja obciąża staw kolanowy, a zbyt wysoka pozycja obciąża staw biodrowy.

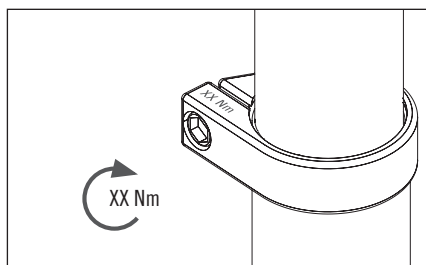
Wysokość siodła jest ustawiona optymalnie, gdy noga jest całkowicie wyprostowana, a pięta spoczywa na pedale w jego najniższym położeniu (należy używać butów z płaską podeszwą lub płaskim obcasem). Biodra muszą pozostać prosto.

1. Odkręć śrubę (lub śruby) obejmę zacisku sztycy.
2. Ustaw wysokość siodła, wysuwając lub wsuwając sztycę, i ustaw siodło równo.

Minimalna głębokość wsunięcia jest oznaczona na sztycy jako „MIN INSERT”. Po ustawieniu wysokości siodła oznaczenie nie może być widoczne!



3. Dokręć śrubę (śruby) obejmę zacisku sztycy wymagany moment dokręcania. Wymagany moment dokręcania jest podany na obejmie.



4. Jeśli sztyca jest zabezpieczona obejmą z dźwignią szybkozamykacza (zamiast obejmę skręcanej), regulację wykonuje się przez otwarcie i zamknięcie dźwigni szybkozamykacza. Dokręcaj szybkozamykacz wyłącznie ręką, z wyczuciem. Jeśli sztyca nie trzyma wystarczająco mocno, otwórz dźwignię jeszcze raz, lekko dokręć nakrętkę po drugiej stronie i zamknij dźwignię. Powtarzaj, aż sztyca będzie stabilnie zamocowana.
5. Usiądź na rowerze i sprawdź, czy wysokość siodła jest prawidłowa.
 - Możliwe jest bezpieczne wsiadanie i zsiadanie.
 - Na postoju stopa powinna sięgać do podłoża tylko minimalnie.



UWAGA

RYZYKO USZKODZENIA SZTYCY PRZY NIEPRAWIDŁOWEJ REGULACJI WYSOKOŚCI SIODEŁKA!

Jeżeli sztycę regulowaną Vario z wewnętrznym prowadzeniem przewodu wsunie się do ramy bez jednoczesnego wyciągania przewodu, przewód ulegnie załamaniu. Skutkiem są nieszczelności i nieprawidłowe działanie.



ZMNIJSZANIE WYSOKOŚCI SIODEŁKA

1. Otwórz obejmę zacisku sztycy.
2. Wsuń ostrożnie sztycę i jednocześnie ostrożnie wyciągaj przewód z otworu w rurze podsiodłowej ramy.
3. Ułóż przewód bez naprężeń i bez załamania.
4. Zamknij obejmę zacisku sztycy.

ZWIĘKSZANIE WYSOKOŚCI SIODEŁKA

1. Otwórz obejmę zacisku sztycy.
2. Wsuń ostrożnie sztycę i jednocześnie ostrożnie wsuń przewód.
→Zwróć uwagę na minimalną głębokość wsunięcia sztycy regulowanej Vario.
3. Ułóż przewód bez naprężeń i bez załamania.
4. Zamknij obejmę zacisku sztycy.
 - Przy obejmie skręcanej wymagany moment dokręcania jest podany na obejmie.
 - Przy obejmie z dźwignią szybkozamykacza dźwignię należy zamknąć ręką możliwie jak najmocniej.

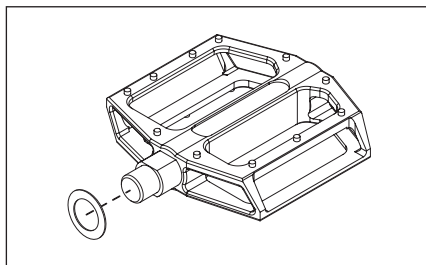
3.5 MONTAŻ PEDAŁÓW

Jeden pedał ma gwint prawy, a drugi gwint lewy.

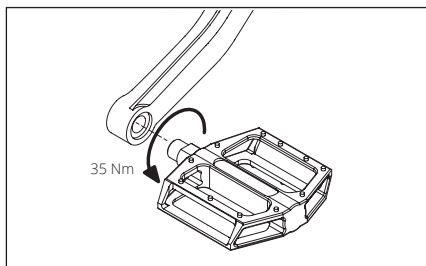
Większość pedałów ma oznaczenia „L” i „R”, wskazujące stronę montażu. W niektórych pedałach lewy pedał jest oznaczony rowkiem na osi.

Szczegóły znajdziesz w instrukcji producenta.

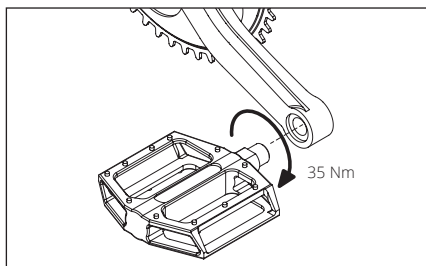
1. Sprawdź, czy w zestawie znajdują się podkładki.
Jeśli tak, załóż obie podkładki na osie obu pedałów.



2. Wkręć lewy pedał przeciwnie do ruchu wskazówek zegara w gwint lewego ramienia korby i dokręć momentem 35 Nm.



3. Wkręć prawy pedał zgodnie z ruchem wskazówek zegara w gwint prawego ramienia korby i dokręć momentem 35 Nm.



4. PRZED PIERWSZĄ JAZDĄ

PRZYGOTOWANIA

- Rower jest przygotowany do jazdy (zobacz „3. Przygotowanie roweru do jazdy” na stronie 18).
- Wysokość siodełka jest ustawiona tak, aby jazda była wygodna, a wsiadanie i zsiadanie bezpieczne (zobacz „3.4 Ustawienie wysokości siodełka” na stronie 21).
- Wykonano wszystkie czynności z punktu „6.1 Przed jazdą” na stronie 26.

CZYNNOŚCI PRZED PIERWSZĄ JAZDĄ

1. Zapoznaj się z prowadzeniem, hamulcami, biegami i - jeśli są dostępne - elementami zawieszania w łatwym terenie z dala od dróg publicznych. I tutaj nie zapominaj o kasku. Stopniowo zwiększaj trudność terenu i manewrów.
2. Dotarcie klocków hamulcowych.
Wybierz drogę z dala od ruchu publicznego i zwolnij do 5 km/h 20-30 razy, hamując z prędkości 25-30 km/h. Hamuj możliwie mocno, ale tak, aby żadne koło się nie zablokowało. Następnie powtórz to samo z drugim hamulcem. Dopiero po tym hamulec osiąga pełną skuteczność.
Zwróć uwagę również na zalecenia producenta hamulców. Jeśli są inne, obowiązują zalecenia producenta.
3. Sprawdzenie działania hamulców podczas jazdy.
Najpierw ćwicz hamowanie w bezpiecznym miejscu, aż „wyczujesz” hamulce. Punkt zadziałania i dozowność hamulców mogą się różnić w zależności od roweru. Musisz odruchowo wiedzieć, która kłamka uruchamia który hamulec i jak go dozować.
4. Zapoznanie się z systemem zmiany biegów.
Przy wolnej jeździe przerzucić wszystkie biegi i wybierz odpowiedni. Prawidłową zmianę biegów ćwicz najpierw w bezpiecznym miejscu, aż poznasz działanie przerzutek.
5. Jeśli w rowerze są zamontowane specjalne pedały, zapoznaj się również z nimi. W niektórych pedałach systemowych przyzwyczajenia wymaga nie tylko wpinanie, ale też wypinanie, i potrzebny jest czas na oswojenie.
6. Zapoznanie się z oświetleniem.
Musisz wiedzieć, jak i gdzie włączasz światła, gdy zapadnie zmrok.
7. Jeśli rower ma amortyzację, poproś dealera o ustawienie amortyzatorów.

5. CZYNNOŚCI PRZED I PO JEŹDZIE

5.1 PRZED JAZDĄ

Dla bezpiecznego korzystania z roweru przed jazdą trzeba sprawdzić stan roweru i jego komponentów. Jeśli występują usterki lub błędy, rower musi zostać sprawdzony przez dealera, a usterki usunięte. Nigdy nie jeździj rowerem uszkodzonym lub niesprawnym.

	PRZED PIERWSZĄ JAZDĄ	PRZED KAŻDĄ JAZDĄ
Sprawdź ogólny stan roweru. →Nie powinno być uszkodzeń ani niepokojących oznak.	X	X
KOŁA		
Sprawdź koła: podnieś kolejno przednie i tylne koło i zakręć nimi. →Koła muszą obracać się lekko. →Koła muszą kręcić się prosto, bez bicia bocznego ani pionowego. →Opony nie mogą nigdzie ocierać o ramę.	X	X
Sprawdź luz w piastach: podnieś kolejno przednie i tylne koło i poruszaj kołami na boki. →Nie może być wyczuwalnego luzu.		X
Sprawdź wolnobieg tylnej piasty: usiądź na rowerze, zaciśnij przedni hamulec i na postoju naciśnij pedały z umiarkowaną siłą. →Siła musi być przenoszona na tylne koło. →Wolnobieg nie może się ślizgać.		X
Sprawdź ciśnienie w oponach: najlepiej pompką stojącą z manometrem. →Nie wolno przekraczać ani zaniżać minimalnego i maksymalnego ciśnienia podanego przez producenta opony lub obręczy. Patrz „7.2 Ciśnienie w oponach” na stronie 25.	X	X
Sprawdź opony pod kątem uszkodzeń i zużycia. →Nie może być uszkodzeń. →Zużycie nie może być tak duże, aby na bieżniku było widać warstwę antyprzebiciewą lub nici karkasu.		X
Sprawdź prawidłowe zamknięcie szybkozamykaczy i osi przelotowych.		X
HAMULCE		
Sprawdź działanie hamulców: na postoju kolejno zaciśnij obie klamki i poruszaj rowerem do przodu i do tyłu. →Przy zaciśniętym hamulcu przednie i tylne koło muszą się blokować.	X	X
Sprawdź zużycie klocków hamulcowych. →Okładzina na metalowej płytce nośnej musi mieć co najmniej 1 mm grubości.		X
Sprawdź zużycie tarczy hamulcowej. →Granica zużycia jest oznaczona na tarczy.		X

	PRZED PIERWSZĄ JAZDĄ	PRZED KAŻDĄ JAZDĄ
Sprawdź przewody hamulcowe i połączenia pod kątem wycieku płynu hamulcowego oraz uszkodzeń. →na połączeniach przewodów nie może pojawiać się płyn hamulcowy.	X	X
OSPRZĘT		
Sprawdź, czy mostek jest dobrze dokręcony: stań przed rowerem, zaciśnij przednie koło między kolanami i spróbuj przekręcić kierownicę. →Kierownica nie powinna dać się przekręcić przy zwykłym użyciu siły.	X	X
Sprawdź luz w sterach: stań obok roweru, trzymaj kierownicę obiema rękami, zaciśnij przedni hamulec i poruszaj rowerem powoli do przodu i do tyłu. →Nie może być wyczuwalnego luzu.	X	X
Sprawdź, czy sztyca jest dobrze zamocowana: stań za rowerem, złap jedną ręką za siodełko i spróbuj je przekręcić. →Siodełko i sztyca nie mogą się obracać.	X	X
Sprawdź pewne zamocowanie wszystkich elementów osprzętu. →Sprawdź, czy wszystkie elementy osprzętu są dobrze zamocowane.	X	X
RAMA		
Sprawdź ramę pod kątem uszkodzeń i odkształceń. →Nie powinno być żadnych uszkodzeń.	X	X
Sprawdź mocowanie wszystkich linek i przewodów w zaciskach. →Wszystkie przewody muszą być pewnie osadzone w zaciskach.	X	X
ELEMENTY AMORTYZACJI		
Sprawdź elementy amortyzacji pod kątem uszkodzeń i niepokojących oznak, np. wycieku oleju. →Nie powinno być żadnych uszkodzeń.	X	X
OŚWIETLENIE I ODBŁASKI (JEŚLI DOTYCZY)		
Przednie światło, tylne światło i odbłaski są na miejscu, nieuszkodzone i czyste. →Przednie i tylne światło działają. →Przednie i tylne światło działają. →Światła i odbłaski nie są zasłonięte przez torby ani inne przedmioty.	X	X



NIEBEZPIECZEŃSTWO

AWARIA HAMULCÓW LUB SPADEK SIŁY HAMOWANIA Z POWODU ZABRUDZONYCH KŁOCKÓW LUB POWIERZCHNI HAMOWANIA!

Nigdy nie nakładaj środków pielęgnacyjnych, smaru ani oleju na klocki hamulcowe ani na powierzchnie hamowania. Pogarsza to skuteczność hamowania i zagraża bezpieczeństwu! W hamulcach tarczowych smar lub olej na tarczy znacząco obniża skuteczność hamowania. Klocki hamulcowe stają się bezużyteczne.

5.2.1 PIELĘGNACJA I CZYSZCZENIE

Różne materiały i mechanizmy wymagają dokładnej pielęgnacji i czyszczenia. Elementy o ograniczonej żywotności, dzięki regularnej pielęgnacji i czyszczeniu, mogą służyć dłużej, jednak mimo to po pewnym czasie pojawiają się oznaki zmęczenia materiału. Pęknięcia i przebarwienia są typowymi objawami takich zmian.

Czyszczenie roweru powinno jednocześnie służyć jako kontrola. Podczas mycia sprawdzaj rower pod kątem pęknięć i rys, uszkodzonych linek zmiany biegów i hamulców, odkształceń materiału, luźnych szprych, luźnych śrub oraz innych elementów, które w razie uszkodzenia lub wadliwego działania trzeba wymienić.

Do czyszczenia roweru użyj gąbki lub ściereczki i czystej wody. Zachowaj ostrożność przy czyszczeniu myjką wysokociśnieniową! Strumień wody pod wysokim ciśnieniem może przedostać się przez uszczelnienia do łożysk. Wypłukuje to smar, co może uszkodzić powierzchnie robocze łożysk. Szczególnie zimą czyść rower części, aby sól drogowa nie powodowała szkód.

Uwaga przy czyszczeniu łańcucha: do pielęgnacji łańcucha szkodliwe jest stosowanie benzyny, spirytusu, nafty i podobnych środków. Unikaj także czyszczenia łańcucha myjką wysokociśnieniową, ponieważ wypłukuje ona smar i „wysusza” materiał.

Po czyszczeniu regularnie smaruj łańcuch i ruchome części przerzutek (zobacz też „5.2.2 Pielęgnacja łańcucha” na stronie 20). Po myciu zabezpiecz lakier, szprychy, metalowe powierzchnie itd. sprayem lub twardym woskiem. Metalowe części chroń cienką warstwą oleju. Najlepiej nadaje się olej penetrujący, ponieważ wnika w najmniejsze szczeliny i chroni je przed korozją.

Paska napędowego nie wolno smarować ani oleić. Wystarczy regularne czyszczenie czystą wodą.

Do pielęgnacji ram i komponentów z włókna węglowego (karbonu) zalecamy mycie środkiem do czyszczenia rowerów lub wodą z mydłem, a następnie zabezpieczenie powierzchni sprayem z woskiem ochronnym (np. Dynamic Protective Wax). Dzięki temu pory w powłoce lakierniczej, a także ewentualne surowe powierzchnie karbonu, są chronione przed wpływem środowiska, a czyszczenie jest łatwiejsze.

Karbon jest wrażliwy na ścieranie, dlatego miejsca kontaktu, które mogą obcierać (np. pancerze linek hamulcowych i przerzutkowych), należy zabezpieczyć przed przetarciem mocną folią ochronną z poliuretanu.

Jeśli rower ma elementy amortyzacji, zwracaj szczególną uwagę na czystość w okolicy części ruchomych. Brud w tym obszarze może powodować przedwczesne zużycie, a tym samym pogorszenie pracy amortyzacji.

5.2.2 PIELĘGNACJA ŁAŃCUCHA

Łańcuch rowerowy jest kluczowym elementem napędu. Gruby brud gromadzi się na zaolejonym łańcuchu i przyspiesza zużycie.

Aby łańcuch służył długo, regularnie wykonuj następujące czynności:

1. Wyczyść łańcuch ściereczką nasączoną olejem.
2. Nasmaruj łańcuch olejem do łańcucha.
3. Wytrzyj nadmiar oleju suchą, niepylącą ściereczką.

5.2.3 ODSZTAWIANIE ROWERU

Zawsze odstawiaj rower stabilnie i zabezpieczaj go przed przewróceniem. Często wystarczy przewrócenie z postoiu na krawędź, aby trwale uszkodzić ramę lub komponenty.

Zabezpiecz rower zamkiem przed kradzieżą i nieuprawnionym użyciem.

5.3 PO UPADKU



NIEBEZPIECZEŃSTWO

NIEBEZPIECZEŃSTWO WYPADKU Z POWODU USZKODZONYCH LUB ZŁAMANYCH KOMPONENTÓW!

Upadki lub nadmierne obciążenia mogą powodować niezauważone i niewidoczne uszkodzenia.

- Po upadku lub przy podejrzeniu uszkodzenia rower i jego części muszą zostać sprawdzone przez dealera.
- Jazda z uszkodzonymi, wygiętymi albo nawet pękniętymi elementami zagraża życiu.
- Nigdy nie prostuj wygiętych części samodzielnie. Dla własnego bezpieczeństwa wymień je.

Po upadku nie można wykluczyć nadmiernego obciążenia komponentów. Może to skutkować przerwaniem włókien karbonu lub odkształceniem elementów aluminiowych i ograniczyć wytrzymałość mechaniczną. Uszkodzenia często nie są widoczne.

W przypadku elementów aluminiowych uszkodzenia objawiają się wgnieceniami, pęknięciami, odkształceniami lub przebarwieniami. Jeśli wystąpi którykolwiek z tych objawów, nie wolno dalej używać elementu ani roweru.

Ocena elementu karbonowego jest dla osoby bez doświadczenia często bardzo trudna. Uszkodzenia nie muszą być wyraźnie widoczne. Powierzchnowa rysa może być oznaką rozwarstwienia poszczególnych warstw karbonu.

Podejrzenie uszkodzenia zawsze musi zostać ocenione przez dealera.

6. TRANSPORT, PRZECHOWYWANIE I UTYLIZACJA

6.1 TRANSPORT SAMOCHODEM



OSTRZEŻENIE

RYZIKO USZKODZENIA RAMY PRZEZ ZACISKANIE RAMY!

Lekkich ram aluminiowych oraz ram karbonowych nie wolno mocować w bagażniku rowerowym typowymi zaciskami na ramę. Takie zaciski mogą uszkodzić ramę.

- Do lekkich ram aluminiowych, ram aluminiowych o mocno nieregularnych (nieokrągłych) rurach oraz ram karbonowych używaj wyłącznie bagażników tylnych bez zacisku na ramę oraz bagażników dachowych z mocowaniem za piastę.
- Do niektórych modeli rowerów SIMPLON dostępne są specjalne adaptory, które lepiej rozkładają siły zacisku uchwytu. Sprawdź, czy do Twojego modelu jest dostępny taki adapter.

TRANSPORT W SAMOCHODZIE

Wewnątrz samochodu rower jest najlepiej chroniony przed warunkami atmosferycznymi i kradzieżą. Także tutaj trzeba jednak pamiętać o kilku rzeczach:

- Jeśli koła są zdemontowane, między hakami (końcówkami) ramy/widelca należy założyć zabezpieczenie transportowe. Boczne naciski na niepodparte elementy tylnego trójkąta lub na widelec mogą spowodować nieodwracalne uszkodzenia.

TRANSPORT NA BAGAŻNIKU TYLNYM LUB DACHOWYM

Należy zawsze przestrzegać instrukcji obsługi bagażnika tylnego lub dachowego w celu zapoznania się z określonymi przepisami.

Podczas transportu kilku rowerów na bagażniku tylnym lub dachowym trzeba zadbać o wystarczający odstęp między rowerami lub o odpowiednie przekładki/ochronę, aby nie ocierały się o siebie. Aby nie uszkodzić powłoki obręczy, obręcze należy zabezpieczyć miękkim materiałem, zanim zastosuje się pasy mocujące lub systemy z grzechołką.

Podczas transportu na bagażniku tylnym zwróć uwagę na odpowiedni odstęp między wydechem a kołami. Temperatura spalin może osiągać kilkaset stopni.

6.2 PRZECHOWYWANIE ROWERU

Rower powinien stać w odpowiednim stojaku, który najlepiej podtrzymuje tylko tylne koło. Przy dłuższym postoju regularnie kontroluj ciśnienie w oponach. Rower nie powinien stać przez dłuższy czas na oponach bez powietrza.

6.3 WYSYŁKA ROWERU

Do wysyłki roweru używaj wyłącznie kartonów transportowych przeznaczonych do rowerów.

1. Obróć kierownicę w dół, tak aby dźwignie hamulca były skierowane w dół.
2. Skrzyżuj kierownice.
3. Wszystkie luźne lub ruchome części muszą być zamocowane lub odpowiednio osłonięte; ostre lub spiczaste elementy muszą być również osłonięte, aby nie powodowały żadnych uszkodzeń wewnątrz obudowy i nie mogły przedostać się na zewnątrz.
4. Przymocuj karton wypełniający do tylnej części strony napędowej, aby chronić tylną przetrzaskę przed naciskiem kartonu i uderzeniami zewnętrznymi.
5. Zabezpiecz górną rurę przed uszkodzeniem przez kierownicę za pomocą odpowiedniego materiału (np. izolacji rur).

7. SERWIS I KONSERWACJA



NIEBEZPIECZEŃSTWO

RYZIKO WYPADKU Z POWODU BRAKU KONSERWACJI LUB KONSERWACJI WYKONYWANEJ ZA PÓŹNO!

Jeśli zaniedbasz konserwację, zużyte komponenty mogą doprowadzić do wypadku.

- Należy przestrzegać czynności konserwacyjnych i odstępów czasu określonych w niniejszej instrukcji obsługi.
- Coroczne przeglądy wykonuje autoryzowany dealer.

Poniższe czynności konserwacyjne muszą być wykonywane w określonych odstępach czasu.

Element	Czynność	co miesiąc*	co roku*	inne / uwagi
Połączenia śrubowe	sprawdzić, w razie potrzeby dokręcić	X		patrz „7.1 Momenty dokręcania“
Lakier, elementy metalowe	konserwować			co 3 miesiące
Szttyca	wyjąć i nasmarować, sprawdzić połączenie śrubowe	X		
Szttyca opuszczana	odeśłać do serwisu na przegląd		X	
Szttyca amortyzowana	kontrola luzów	X		
Hamulec	sprawdzić tarcze, klocki i układ hamulcowy			patrz „5. Czynności przed i po jeździe“
Przerzutki	czyścić i smarować	X		
	linki przerzutek wyjąć i nasmarować		X	
Pedały	sprawdzić luz na łożyskach	X		
Korba	sprawdzić, zlecić dociągnięcie		X	
Łożyska sterów	sprawdzić luz	X		
	nasmarować		X	
Łożyska piast	sprawdzić luz	X		
	nasmarować		X	
Łańcuch	kontrola / wymiana			co 2000 km
Pasek	sprawdzić napięcie i zużycie		X	
Kierownica	zdemontować kierownicę, zdjąć chwyt i elementy sterujące; sprawdzić kierownicę pod kątem uszkodzeń, nacięć itp., w razie potrzeby wymienić		X	wymiana po 5 latach lub po upadku
Mostek	zdemontować i przesmarować		X	
Opony	sprawdzić bieżnik i boki opony	X		

Element	Czynność	co miesiąc*	co roku*	inne / uwagi
Koła	sprawdzić centryczność i naciąg szprych	X		
	sprawdzić grubość ścianki obręczy	X		
Amortyzator przedni	sprawdzić ciśnienie powietrza	X		
	odeśłać do serwisu na przegląd		X	

* Czynności z interwałem miesięcznym można wykonać samodzielnie, o ile jest odpowiednia wiedza i właściwe narzędzia. Wszystkie pozostałe czynności wykonuje autoryzowany dealer. Prace związane z czyszczeniem, pielęgnacją i kontrolą warto wykonywać regularnie (patrz „5. Czynności przed i po jeździe“ na stronie 17).

7.1 MOMENTY DOKRĘCANIA

Wartości momentów dokręcania podane na poszczególnych komponentach oraz w poniższej tabeli muszą być bezwzględnie przestrzegane. Ich przekroczenie może uszkodzić lub zniszczyć części, co może doprowadzić do całkowitej awarii podczas jazdy natychmiast albo po pewnym czasie, z poważnymi konsekwencjami wypadku. Zalecamy, aby połączenia śrubowe istotne dla bezpieczeństwa zlecać warsztatowi.

MAKSYMALNY MOMENT DOKRĘCANIA

Maksymalny moment dokręcania to wartość, której nie wolno przekraczać. Zwykle mniejszy moment wystarcza do uzyskania bezpiecznego połączenia. Zwłaszcza przy zastosowaniu pasty montażowej moment można często wyraźnie zmniejszyć, ponieważ cząstki stałe w paście znacząco zwiększają tarcie.

Wskazówka: im mniejszy moment dokręcania śrub, tym mniejsze obciążenie elementu. Jest to szczególnie ważne w przypadku ram i komponentów z karbonu.

WARTOŚĆ ORIENTACYJNA

Wartość orientacyjna nie jest wartością, którą trzeba osiągnąć. To punkt odniesienia. W niektórych przypadkach efekt zacisku pojawia się już poniżej tej wartości.

MOMENTY DOKRĘCANIA POZOSTAŁYCH KOMPONENTÓW

Jeśli danej wartości nie ma w tabeli, obowiązują zalecenia producenta danego komponentu.

WAŻNE WSKAZÓWKI

W połączeniach z dwiema lub większą liczbą śrub (np. kierownica - mostek) dokręcaj śruby naprzemiennie, małymi krokami, aż wszystkie będą dokręcone równomiernie.

TABELA MOMENTÓW DOKRĘCANIA

Element	Połączenie	Marka i typ	Maksymalny moment dokręcania	Wartość orientacyjna
Zacisk sztycy szybkozamykacz	szybkozamykacz	szczególnie przy karbonowych sztycach SIMPLON: dokręcać z wycuciem aż do zabezpieczenia przed obracaniem; stosować pastę montażową		
Klamkomanetka (szosa)	śruba zacisku / obejmą		7 Nm	5 Nm
Obejma przedniej przerzutki	śruba zacisku / obejmą		7 Nm *	5 Nm *
Koszyk na bidon	śruby mocujące	SIMPLON	5 Nm	3 Nm

* Przy elementach z karbonu lub przy montażu na ramie karbonowej zalecamy użycie pasty montażowej z cząstkami stałymi. Zwiększa ona tarcie, dzięki czemu zabezpieczenie przed obracaniem uzyskuje się przy znacznie mniejszym momencie dokręcania, co odciąża komponent.

7.2 CIŚNIENIE W Oponach

Maksymalne ciśnienie w oponie zależy od szerokości opony oraz od szerokości wewnętrznej obręczy (tzw. szerokości wewnętrznej). Przy doborze ciśnienia możesz kierować się poniższą tabelą. Maksymalnego ciśnienia nie wolno w żadnym wypadku przekraczać.

W rowerach z fabrycznym ogumieniem maksymalne ciśnienie w oponie można określić na podstawie szerokości opony. Szerokość opony jest podana na jej boku.

W wielu rowerach, dla większego komfortu, warto ustawić ciśnienie niższe niż maksymalne. Minimalne ciśnienie również jest podane na boku opony i nie powinno być zaniżane.

Szerokość wewnętrzna obręczy:							Zalecana szerokość opony [mm]		Maksymalne ciśnienie	
							[mm]	[cal]	[bar]	[psi]
17 mm	19 mm	21 mm	23 mm	25 mm	27 mm	29 - 40 mm	18	0,7	9,8	142
							20	0,8	9,3	135
							23	0,9	8,8	128
							25	1	8,3	120
							28	1,1	7,6	110
							30	1,2	7,0	102
							32	1,25	6,6	96
							35	1,35	5,8	84
							37	1,4	5,5	80
							40	1,5	5,3	77
							42	1,6	5,0	73
							44	1,7	4,8	70
							47	1,8	4,5	65
							50	1,9	4,2	61
							52	2	3,9	57
							54	2,1	3,6	52
							57	2,2	3,3	48
							60	2,3	3,0	44
							62	2,5	2,7	39
							66	2,6	2,5	36
							69	2,7	2,3	33
							71	2,8	2,1	30
							74	2,9	1,9	28
							76	3	1,8	26
							81	3,2		
							89	3,5		

