



ACTIM'

INSTRUKCJA

OBŚLUGI ROWERU

KARTA
GWARANCYJNA

PODSTAWOWE ZASADY BEZPIECZNEGO UŻYTKOWANIA ROWERU

1. Jazda rowerem, podobnie jak inne dyscypliny sportu, niesie ze sobą ryzyko kontuzji i uszkodzeń ciała. Decydując się na jazdę rowerem, użytkownik przyjmuje na siebie całą odpowiedzialność za skutki tego ryzyka.
2. Zasady poruszania się po drogach publicznych reguluje kodeks drogowy. Jeżeli zamierzasz korzystać z roweru po drogach publicznych upewnij się, że jest w pełni wyposażony we wszystkie, konieczne elementy zgodne z Ustawą o ruchu drogowym. Dotyczy to w szczególności stosowania odblasków oraz systemów oświetlenia.
3. Rower wyposażony w odblaski: przedni biały, tylny czerwony oraz dodatkowe odblaski na kołach i pedałach jest bardziej widoczny dla innych użytkowników ruchu drogowego.
4. Upewnij się czy twój rower wyposażony jest w odpowiedniej wielkości ramę oraz czy swobodnie możesz operować dźwigniami hamulca.
5. Bezpieczeństwo rowerzysty znacznie poprawia jasny kolor ubioru z odblaskowymi naszywkami oraz kask rowerowy.
6. Szczególną ostrożność zachować na mokrej, śliskiej nawierzchni pamiętając, że skuteczność hamowania i sterowania rowerem w tych warunkach jest ograniczona.
7. Nie należy używać rowerów niedopasowanych anatomicznie do rowerzysty.
8. Używać roweru zgodnie z jego przeznaczeniem. Rower jest pojazdem służącym do poruszania się po drogach i w terenie. Rower nie jest stworzony do skoków, jazdy po schodach itp., dlatego ryzyko negatywnych konsekwencji nieodpowiedniego traktowania ponosi użytkownik.
9. Rowery z grupy MTB SPORT i 29er zostały zaprojektowane i wyposażone do zastosowań wyczynowych. W związku z tym należy stosować specjalistyczną odzież do jazdy na rowerze oraz kask rowerowy. Stosując rower do codziennego użytku należy upewnić się czy rower wyposażony jest we wszystkie konieczne elementy zapewniające bezpieczeństwo na drogach publicznych. Dotyczy to w szczególności osłony mechanizmu korbowego, oświetlenia oraz odblasków.
10. Używanie roweru w zawodach, agresywna jazda, eksploatawanie w ciężkich warunkach terenowych i klimatycznych, przeciążanie, używanie w celach komercyjnych i innych niestandardowych formach użytkowania, w zasadniczy sposób skraca okres sprawności technicznej ramy i wszystkich części roweru. Może to stanowić podstawę do nie uwzględnienia reklamacji z tytułu uszkodzeń powstałych skutkiem w/w okoliczności.
11. Jazda z podporowymi kółkami bocznymi nie gwarantuje zachowania równowagi w każdej sytuacji, bowiem istnieje niebezpieczeństwo podczas zbliżania się do podłoża z różnicą poziomów, co może spowodować jej utratę. W związku z rozstawem kółek bocznych istnieje niebezpieczeństwo zaczepienia o przeszkodę w przypadku zbyt bliskiego podjechania do niej lub wykonywania manewrów w jej bezpośrednim sąsiedztwie.
12. Przeznaczenie rowerów ze względu na wiek wraz z dopuszczalnymi masami całkowitymi
 - rower dziecięcy koła 16" – wiek 3-6 lat, maksymalna waga rowerzysty i bagażu nie może przekraczać 30 kg
 - rower dziecięcy koła 20" – wiek 6-8 lat, maksymalna waga rowerzysty i bagażu nie może przekraczać 50 kg
 - rower młodzieżowy koła 24" – wiek 8-13 lat, maksymalna waga rowerzysty i bagażu nie może przekraczać 80 kg
 - rower na kołach 26" i 28" – maksymalna waga rowerzysty i bagażu nie może przekraczać 110kg

UWAGA! Przy zakupie roweru pytaj sprzedawcę, czy jest odpowiedni dla Twojego wzrostu i ciężaru ciała, a jeśli przeznaczony jest dla dziecka, czy jest właściwy dla niego.

13. Jeżeli rower wyposażony jest w bagażnik tylny, jego maksymalne obciążenie wynosi 25kg. Informacja ta umieszczona jest również na bagażniku. Bagażniki montowane w rowerach ACTIM nie są zaprojektowane do ciągnięcia przyczepki.
14. Tak jak w przypadku wszystkich elementów mechanicznych, rower ulega zużyciu oraz poddawany jest dużym naprężeniom. Różne materiały i części składowe roweru mogą reagować na zużycie i naprężenia zmęczeniowe w różny sposób. Jeżeli trwałość konstrukcyjna części składowej zostanie przekroczona może ona ulec uszkodzeniu, powodując ewentualne zranienie rowerzysty. Jakiegokolwiek pęknięcia, rysy lub jakiegokolwiek zmiany zabarwienia w obszarach występowania dużych naprężeń wskazują, że upłynął okres trwałości danej części składowej i zalecana jest jej wymiana.
15. Do przewożenia dzieci należy stosować tylko i wyłącznie specjalny fotelik dziecięcy z odpowiednimi atestami.
16. Każdy rower powinien być okresowo przeglądany w profesjonalnym serwisie.

INFORMACJA DLA RODZICÓW: Jako rodzic lub opiekun dziecka jesteś odpowiedzialny za działania oraz bezpieczeństwo dziecka. Upewnij się, że rower jest właściwie wyregulowany do wzrostu i wagi dziecka oraz dziecko zapoznało się z zasadami bezpiecznego korzystania z roweru po drogach publicznych.

PRZED ROZPOCZĘCIEM JAZDY NALEŻY SPRAWDZIĆ:

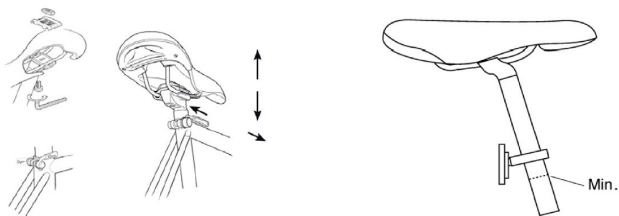
1. Działanie hamulców.
2. Mocowanie kół.
3. Mocowanie pedałów.

4. Działanie mechanizmów napędowych.
5. Ciśnienie w ogumieniu.
6. Czy nie ma luzów w połączeniach śrubowych.
7. Oświetlenie. W przypadku stosowania oświetlenia bateryjnego – sprawdzić stan baterii.
8. W razie przewożenia bagażu - sprawdzić jego umocowanie oraz czy nie ma żadnych luźnych elementów, pasków, które mogą dostać się między szprychy koła. Bagaż przesuwany się w czasie jazdy może doprowadzić do wypadku. Upewnij się, aby bagaż został równomiernie rozłożony po obu stronach bagażnika
9. W przypadku przewożenia dziecka w foteliku rowerowym należy sprawdzić poprawność umocowania fotelika.

BIEŻĄCA OBSŁUGA ROWERU

1. SIODŁO I WSPORNIK SIODŁA.

Właściwa pozycja siodełka jest bardzo istotnym czynnikiem w osiągnięciu najlepszych parametrów jezdnych oraz komfortu na rowerze. Łącząc siodło ze wspornikiem siodła należy śrubę (śruby) dokręcić momentem zgodnie z informacją na wsporniku. Następnie sprawdzić jakość połączenia. Należy zwrócić szczególną uwagę, aby jarzemko siodła znajdowało się w granicach podziałki na prętach stelaża siodła, stosowanej przez producenta siodła, a w przypadku braku podziałki – centralnej części prętów stelaża. Wysokość siodła ustala się po opuszczeniu korby mechanizmu korbowego w dolne położenie i oparciu śródstopia na pedale w ten sposób, aby noga była lekko ugięta w kolanie. Pod żadnym pozorem nie należy wysuwać wspornika siodła z rury podsiodłowej poniżej 100mm licząc od dolnej krawędzi wspornika niezależnie od oznaczeń producenta wspornika siodła. W przypadku wsporników, które posiadają oznaczenie MAX lub MIN INSERTION powyżej 100mm należy stosować się do oznaczeń producenta wspornika siodła. Śrubę obejmującą wspornik siodła należy dokręcić momentem 5Nm.



UWAGA! Po każdej regulacji siodełka nie zapomnij o dokładnym dociągnięciu mechanizmów regulujących siodełko przed ponowną jazdą. Okresowo sprawdź czy dokręcenie mechanizmu regulującego siodełko jest odpowiednie.

UWAGA! W pierwszym okresie eksploatacji zaleca się przesmarowanie wspornika siodełka, uniemożliwi to zakleszczenie się wspornika w ramie oraz dostawanie się wody po sztycy do wnętrza ramy.

2. UKŁAD KIEROWNICZY.

Kierownica powinna być pewnie połączona z widelcem. Wysokość kierownicy regulujemy poprzez regulowanie wysokości tradycyjnego wspornika kierownicy. Odkręć w tym celu śrubę mocującą wspornik w rurze sterowej o kilka obrotów. Potem ustaw wspornik w żądanej pozycji i dokręć śrubę mocno momentem 20 Nm. Sposób ustawienia kierownicy zależy od indywidualnych upodobań rowerzysty. Należy jednak zapewnić swobodny dostęp do osprzętu. W przypadku wsporników kierownicy typu AHEAD nie ma możliwości regulacji wysokości kierownicy. W wielu rowerach stosowane są wsporniki kierownicy z regulacją kąta. W celu regulacji kąta należy poluzować śrubę znajdującą się po prawej stronie wspornika ustawić żądany kąt a następnie dokręcić mocno śrubę momentem 10 Nm. Po regulacji należy sprawdzić poprawność montażu poprzez silny nacisk na kierownicę.



AHEAD

AHEAD REGULOWANY

KLASYCZNY

UWAGA! Zabrania się ustawiania kąta wspornika kierownicy większego niż 60 stopni. **UWAGA!** Nieprawidłowe lub zbyt słabe dokręcenie śruby regulującej kąt wspornika kierownicy może doprowadzić do poluzowania się wspornika, a w konsekwencji utraty kontroli nad rowerem.

Luz łożyska kierownicy typu AHEAD likwiduje się wykonując następującą czynność: poluzować śruby wspornika kierownicy, dokręcić korek blokujący do gwiazdki, dokręcić śruby mocujące wspornik kierownicy. Kierownica winna obracać się swobodnie, bez oporów.

INFORMACJA: Zbyt silne dokręcenie korka blokującego spowoduje nadmierne ściśnięcie łożysk co w krótkim czasie doprowadzi do ich zniszczenia.

UWAGA! Zabrania się wysuwania wspornika kierownicy z rury widelca poniżej znaku MAX lub MIN INSERTION (znaku maksymalnego lub minimalnego włożenia sztycy).

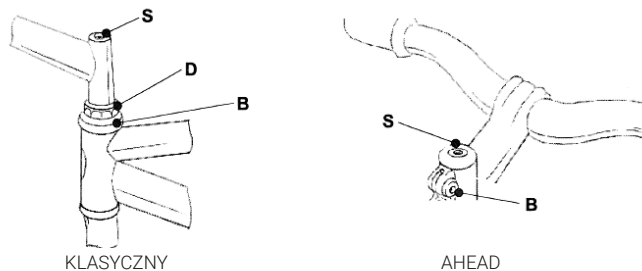
REGULACJA WSPORNIKA

KLASYCZNY WSPORNIK

Po ustawieniu wspornika kierownicy mocno dokręć śrubę S. Powstały luz steru zlikwiduj dokręcając nakrętkę D. Następnie bieźnię steru B dokręć tak, aby widelec obracał się bez oporu. Bieźnię skonstruj nakrętką D.

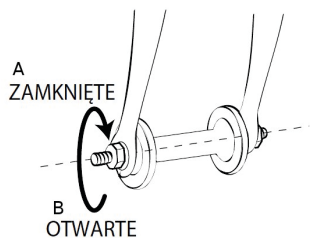
WSPORNIK AHEAD

W celu ustawienia wspornika poluzuj śruby - ustaw wspornik w osi względem koła, delikatnie dokręcając śrubę S służącą do likwidacji luzu na widelcu (w chwili wycucia oporu przestań dokręcać). Dokręć śruby oznaczone literą B.



3. KOŁA

Prawidłowo wyregulowane koło powinno obracać się płynnie, bez zacięć. Koła muszą być ustawione w płaszczyźnie symetrii ramy i widelca. Szczelina pomiędzy obręczą a ramą lub obręczą a widelcem musi być jednakowa z obu stron. Koła są mocowane do ramy i widelca nakrętkami. Nakrętki osi koła przedniego należy dokręcić momentem 15Nm, a koła tylnego momentem 17Nm.



UWAGA! Każdorazowo po zamontowaniu kół należy sprawdzić, czy skutkiem tej operacji klocki hamulcowe nie zmieniły swej pierwotnej pozycji, powodując ocieranie o oponę, które to nie będąc słyszalnym w trakcie jazdy, może doprowadzić do eksplozji dętki w miejscu przetartej opony.

Usunięcie nadmiernego luzu łożysk piast należy przeprowadzić natychmiast po jego wykryciu. Eksploatacja roweru z nadmiernym luzem łożysk piast doprowadzi nieuchronnie do zniszczenia piasty. Celem usunięcia luzu łożysk piast, należy dokręcić stożki piasty w taki sposób, aby koło obracało się płynnie, po czym je zakontrolować uważając, aby stożki nie zmieniły położenia. Jeżeli po zamontowaniu kół do roweru okaże się, że koła obracają się z oporem, regulację należy powtórzyć.

4. OPONY

Wymiar, kierunek toczenia się opony (rotating direction) oraz zakres ciśnienia powietrza w oponie podany jest na ścianie bocznej opony. Napis na boku opony FRONT wraz ze strzałką informuje o kierunku toczenia się opony przedniej. Natomiast napis REAR informuje o kierunku toczenia się opony tylnej. Poprawny montaż opon zgodnie z zaleceniami producenta zapewnia najlepsze właściwości jezdne.

UWAGA! Nigdy nie pompuj opony do ciśnienia przewyższającego maksymalne zalecane ciśnienie opisane na bocznej powierzchni opony. Przekroczenie tej wartości może rozsadzić oponę powodując uszkodzenia roweru i obrażenia rowerzysty.

UWAGA! Jazda ze zbyt niskim ciśnieniem może spowodować uszkodzenie obręczy, przecięcie dętek, popękanie powierzchni bocznej opony a nawet zsuniecie się opony z obręczy i zablokowanie koła.

Przed wyjazdem dobrze jest zakupić i zabrać ze sobą łatkę do naprawy dętki oraz specjalne łyżki pomagające zdjąć/założyć oponę na obręcz.

5. UKŁAD NAPĘDOWY

SUPPORT MECHANIZMU - Rowery wyposażone są w kompaktowe wkłady suportowe, stabilizujące oś mechanizmu korbowego w ramie. W przypadku stwierdzenia luzu w miejscu łączenia osi suportowej z korbami, należy go bezzwłocznie zlikwidować poprzez dokręcenie śrub mocujących momentem 35-50Nm. Niedopuszczalne jest kontynuowanie jazdy. Zaniedbanie prowadzi do rozkalibrowania otworów w korbach. Również użytkowanie roweru z niedokręconym wkładem suportowym może doprowadzić do wyrobienia się mufy suportowej, co jest praktycznie równoznaczne ze zniszczeniem ramy.

MECHANIZM KORBOWY - Ściąganie korb z osi suportu może nastąpić wyłącznie za pomocą specjalnego klucza - ściągacza. Użycie innych narzędzi doprowadzi do zniszczenia korb. Zęby wieńców mechanizmu korbowego różnią się między sobą kształtem i wielkością, co jest zjawiskiem normalnym i zamierzonym przez producenta w znaczący sposób poprawiającym płynność zmiany przełożeń.

ŁAŃCUCH - Łańcuch przenosi duże siły z mechanizmu korbowego na wolnobieg lub kasetę i jest najbardziej eksploatowanym elementem roweru, dlatego wymaga szczególnego traktowania. Zużycie eksploatacyjne zależy od wielu czynników takich jak: klasa łańcucha, ciężar rowerzysty, styl jazdy, teren, w którym jest użytkowany, warunki atmosferyczne, czynności konserwacyjne. W związku z tym, niemożliwe jest określenie limitu żywotności łańcucha i elementów z nim współpracujących (przebieg roweru lub czas jego użytkowania). Żywotność układu napędowego można przedłużyć poprzez właściwą konserwację, ale przede wszystkim przez prawidłowe eksploataowanie. Bardzo niekorzystna jest praca przy przełożeniach skrajnych i zmiana przełożeń wykonywana pod obciążeniem.

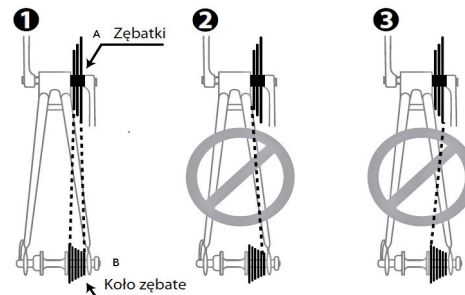
W momencie przełączania biegów (czas ruchu manetką), należy zminimalizować nacisk na pedały. Pozwala to uniknąć gwałtownych szarpnięć przy przeskakowaniu łańcucha i zdecydowanie przedłuża trwałość eksploatacyjną elementów napędowych. Łańcuch szybko wyciąga się, zużywając jednocześnie tarcze mechanizmu korbowego i koronki kasety/ wol-

nobiegu. W sytuacji, kiedy łańcuch jest mocno wyciągnięty zalecana jest wymiana wszystkich elementów napędowych takich jak: łańcuch, kasetka / wolnobieg, mechanizm korbowy. Ważnym elementem, który przedłuża żywotność układu napędowego jest odpowiednie i okresowe jego smarowanie. Przed smarowaniem łańcuch należy umyć wodą w celu wypłukania piasku, a po wytarciu i osuszeniu zakonserwować go przeznaczonymi do tego celu preparatami, składającymi się z lekkich olejów z dodatkiem teflonu. Należy również zwrócić uwagę, iż zbyt obfite smarowanie łańcucha przynosi efekt odwrotny od zamierzonego. Degradacja następuje wówczas szybciej niż łańcucha rzadko konserwowanego.

Nie smarować łańcucha smarem stałym np.: Towot.

UWAGA! Zużycie łańcucha oraz kół zębatych nigdy nie jest objęte gwarancją. Wygięte zębatki i wyłamane zęby, zerwane łańcuchy i odkształcone przednie przerzutki są w większości przypadków konsekwencją nieumiejętnej zmiany przełożeń- (wykonywanych pod obciążeniem).

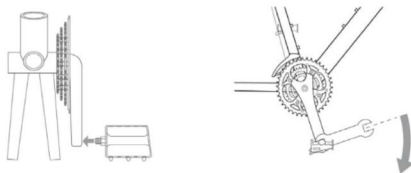
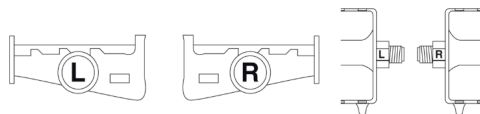
WOLNOBIEG / KASETA - Rowery wyposażone są w dwa rodzaje wieńców. Wolnobieg nakręcany na korpus piasty tylnej oraz kasetę zakładaną na specjalny bębenek (grzechotkę) połączony z piastą tylną. Każdej tarczy mechanizmu korbowego odpowiadają ściśle określone zębatki wolnobiegu lub kasety. Zabrania się pod rygorem utraty uprawnień z tytułu niezgodności z umową, jazdy rowerem, gdy łańcuch będzie pracował po przekątnej (po przekosie).



PEDAŁY - Pedały powinny być mocno dokręcone do korb mechanizmu za pomocą specjalistycznego klucza o długim ramieniu. Zbyt słabo dokręcony pedał na pewno wyrwie się z korby niszcząc gwint. Prawy pedał dokręca się w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Pedał lewy dokręca się w kierunku przeciwnym. Pedały oznakowane są na osiach - R- prawy, L- lewy.

UWAGA! - Jeżeli w trakcie jazdy wyczujesz luz w połączeniu pedałów z korbami mechanizmu natychmiast przerwij jazdę. Usurń powstały luz dopiero wtedy kontynuuj dalsze użytkowanie roweru.

MONTAŻ PEDAŁÓW



Montaż prawego pedału (R): Przykręć pedał do ramienia korby od strony łańcucha, a następnie ostrożnie ddkręć go kluczem.



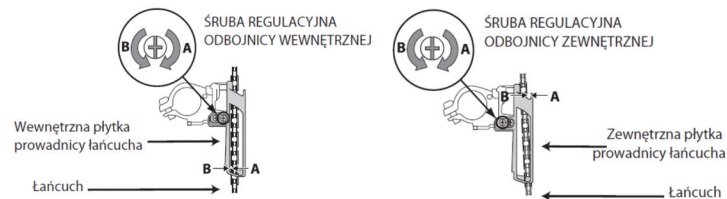
Montaż lewego pedału (L): Przykręć pedał (w stronę przeciwną do ruchu wskazówek zegara) po przeciwnej stronie łańcucha, a następnie dokręć go kluczem.

6. PRZERZUTKI

Zarówno przednia jak i tylna przerzutka wymaga prawidłowej, bieżącej obsługi i konserwacji. Obsługa przerzutek jest czynnością prostą, aczkolwiek wymaga kilku uwag. Przerzutka tylna posiada indeksację położeń. Każde kliknięcie manetką dobrze wyregulowanej przerzutki powoduje zmianę pozycji łańcucha na zębatkach kasety/wolnobiegu. Przerzutka przednia jest mechanizmem mniej doskonałym i wymaga szczególnego postępowania. W trakcie zmiany przełożeń wykonywanych przednią przerzutką należy bezwzględnie zminimalizować nacisk na pedały. W trakcie zmiany biegu na wyższy, dźwignia naciskana kciukiem musi wykonać pełny ruch do oporu.

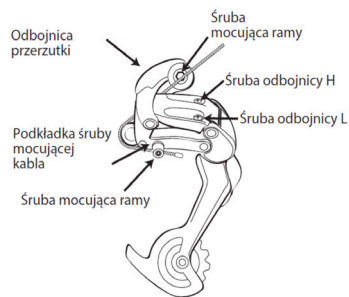
PRZERZUTKA PRZEDNIA - ZASADY REGULACJI

Regulacja polega na równoległym ustawieniu prowadnic przerzutki do kół zębatych mechanizmu korbowego. Krawędź zewnętrznej prowadnicy przerzutki powinna znajdować się w odległości 1-3mm od dużej zębatki, gdy się nad nią znajduje. Wkręty regulacyjne ograniczają ruch przerzutki H na zewnątrz mechanizmu, a L do my.



PRZERZUTKA TYLNA - ZASADY REGULACJI

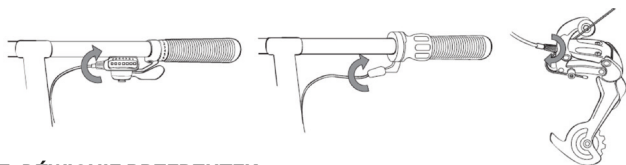
W pozycji łańcucha: duża zębatka z przodu i najmniejsza z tyłu - ustawić przerzutkę przy pomocy śruby regulacyjnej H tak, aby najmniejsza zębatka i dwa kółka prowadzące wózka przerzutki znalazły się w jednej linii. Jeżeli skutkiem tej operacji nastąpiło wyluzowanie linki, to należy



ten luz skasować baryłkowym pokrętkiem regulacyjnym stanowiącym gniazdo pancerza linki przzerutki tylnej. W pozycji łańcucha: mała zębatka z przodu i duża zębatka z tyłu - śrubą regulacyjną L ustawić wewnętrzne krańcowe położenie przzerutki.

UWAGA! Nigdy nie zmieniaj biegu podczas pedalowania do tyłu ani nie pedałuj do tyłu tuż po zmianie biegu. Może to spowodować zakleszczenie się łańcucha i utratę kontroli nad rowerem

REGULACJA NAPRĘŻENIA PRZERZUTEK.



7. DŹWIGNIE PRZERZUTEK

Mechanizmy te są zamontowane na kierownicy. Zasadą jest, że mechanizm sterujący przzerutką tylną zamontowany jest po prawej stronie kierownicy, zaś przednią przzerutką steruje mechanizm zamontowany po lewej stronie kierownicy. Zmiana biegów przzerutki tylnej odbywa się poprzez pchnięcie dużej dźwigni, umiejscowionej pod kciukiem, co spowoduje zmianę pozycji łańcucha z mniejszej zębatki kasety/wolnobiegu na większą, zaś pociągnięcie mniejszej dźwigni spowodują zmianę pozycji łańcucha z większej zębatki na mniejszą. Analogicznie działa mechanizm dźwigni przzerutki przedniej. W rowerach dziecięcych/młodzieżowych stosujemy manetki obrotowe. Zamontowane są na

kurze kierownicy tak jak dźwignie przzerutek. Prawa steruje przzerutką tylną, lewa przednią. Sterowanie pracą przzerutek odbywa się poprzez obracanie manetki- od siebie na mniejszą zębatkę, do siebie na większą zębatkę.

8. PIASTY WIELOBIEGOWE.

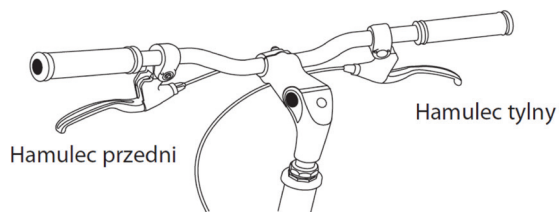
Sterowanie pracą mechanizmu zmiany biegów w piaście tylnej odbywa się przy pomocy manetki umieszczonej z prawej strony kierownicy. Regulacja piast 7-biegowych polega na ustawieniu manetki zmiany biegów w pozycji 4 a następnie naciągając linkę regulatorem znajdującym się przy manetce ustawić w linii dwa znaczniki umiejscowione z prawej strony piasty tylnej (patrząc z góry). W piastach 3-biegowych, znacznik należy ustawić między dwoma liniami. Regulację rozpoczyna się poprzez ustawienie manetki zmiany biegów w pozycji 2.

UWAGA! Pod rygorem utraty prawa do zgłoszenia niezgodności z umową nie należy demontować piast wielobiegowych we własnym zakresie. Wszelkie naprawy należy zlecać autoryzowanym punktom napraw.

UWAGA! Układ napędowy w rowerach z piastami wielobiegowymi jest najbardziej precyzyjnym zespołem roweru. Często jest on droższy od reszty roweru, dlatego też zalecamy korzystanie z usług specjalistycznych zakładów naprawczych.

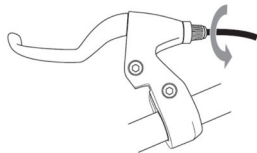
9. UKŁAD HAMULCOWY.

Sprawne hamulce w rowerze są podstawą bezpieczeństwa rowerzysty. Nawet najdrobniejsze zaniedbania w bieżącej obsłudze i konserwacji hamulców mogą doprowadzić do tragicznych następstw. W naszych rowerach stosujemy pięć rodzajów hamulców - V-brake, hamulce tarczowe hydrauliczne, torpeda w piaście tylnej, rolkowe stosowane w piastach wielobiegowych.

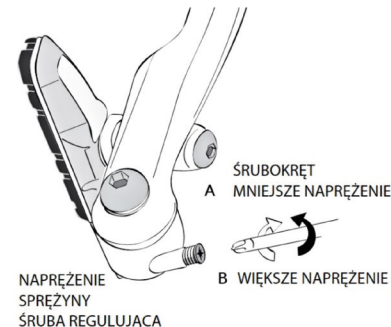
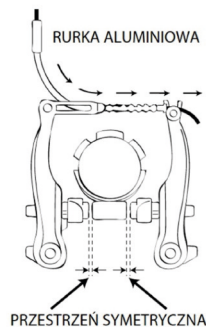


HAMULCE V-BRAKE - stosowane w większości rowerów. Jest to niesłychanie skuteczny system hamulcowy, dlatego zaleca się szczególną ostrożność w trakcie pierwszych jazd. Klocki hamulcowe w stanie spoczynku nie powinny ocierać o powierzchnię boczną obręczy. Szczelina pomiędzy klockami a obręczą powinna wynosić ok 1mm. Powierzchnia cierna klocka musi dociskać obręcz na całej szerokości klocka. Ustawienie klocka tak, że dociskać do obręczy będzie tylko górna lub dolna część klocka, zmniejszy w znacznym stopniu skuteczność hamulców. Regulując ustawienie klocków należy uważać, aby górna krawędź klocka nie dotykała opony, tj. nie wychodziła poza górną krawędź obręczy. Pracą hamulców sterują dźwignie umiejscowione na kierownicy. Lewa dźwignia hamulca steruje hamulcem przednim, a prawa hamulcem tylnym. Do każdego rodzaju hamulców muszą być dostosowane odpowiednie dźwignie. Regulację ustawienia klocków hamulcowych należy powtarzać okresowo, w miarę wyciągania się linek hamulcowych i zużycia powierzchni czarnej klocka. Wymiana klocków powinna nastąpić w momencie starcia się rowków na ich powierzchni. Linki hamulcowe nie mogą być przetarte i postrzępione.

REGULACJA NAPRĘŻENIA LINKI HAMULCA



REGULACJA SZCZĘK HAMULCA



HAMULCE TARCZOWE - stosowane w rowerach sportowych. Hamulce tarczowe, są kolejnym etapem w ewolucji roweru i powinny być regulowane i obsługiwane w autoryzowanym serwisie. Do obowiązków rowerzysty należy bieżąca kontrola stanu okładzin hamulcowych. Zużyte okładziny hamulcowe należy bezwzględnie wymienić na nowe. Wymiana okładzin hamulcowych wymaga zdjęcia koła. Nowe klocki muszą być wyłącznie tego samego typu. Uzupelnienie płynu hamulcowego oraz odpowietrzanie układu hydraulicznego zalecamy powierzyć doświadczonemu mechanikowi w dobrym serwisie rowerowym.

UWAGA! W razie konieczności zdjęcia koła należy bezwzględnie pomiędzy okładziny hamulcowe włożyć element zabezpieczający. Umysłne lub przypadkowe naciśnięcie kłamki hamulca, w przypadku braku zabezpieczenia, może doprowadzić do zapowietrzania się układu hamulcowego. **UWAGA!** Tarcze hamulcowe rozgrzewają się w trakcie użytkowania do bardzo wysokich temperatur. Nierozważne postępowanie może prowadzić do poważnych oparzeń.

HAMULCE TORPEDO - stosowane w rowerach miejskich oraz dziecięcych. Działają po obrocie korb mechanizmu do tyłu. Hamulce tego typu nie wymagają bieżącej regulacji, a w przypadku, gdy zmniejszy się siła hamowania, należy zwrócić się do serwisu celem wymiany okładzin.

10. BAGAŻNIKI

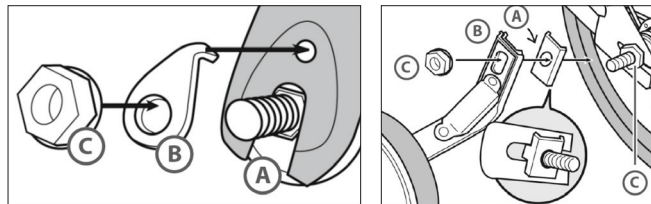
Rowery turystyczne ACTIM wyposażone są w bagażnik tylny. Bagażnik przykręcany jest za pomocą czterech śrub do ramy z siłą 6Nm. W niektórych bagażnikach stosowane są również ramiona regulowane, które przykręcamy z siłą 6Nm. Zaleca się przed każdą jazdą sprawdzić poprawność zamontowania bagażnika oraz stan połączeń śrubowych. W razie konieczności śruby dokręcić. Ważne jest, aby oś symetrii bagażnika była zgodna z osią symetrii opony. Z uwagi na zbyt wiele różnych systemów mocujących foteliki dziecięce do bagażnika, firma ACTIM nie ponosi odpowiedzialności za bezpieczeństwo użytkowników korzystających z takiego typu mocowania fotelika. Pod żadnym pozorem nie wolno zmieniać geometrii oraz konstrukcji bagażnika. Bagażniki stosowane w rowerach ACTIM nie są przystosowane do ciągnięcia przyczepki. W razie przewożenia bagażu:

- sprawdzić jego umocowanie oraz czy nie ma żadnych luźnych elementów, pasków, które mogą dostać się między szprychy koła.
- bagaż przesuwany się w czasie jazdy może doprowadzić do wypadku.
- upewnić się, aby bagaż został równomiernie rozłożony po obu stronach bagażnika.
- zalecamy, aby umieścić odblask lub oświetlenie w taki sposób, żeby nie zostało zasłonięte przez przewożony bagaż.

Maksymalne dozwolone obciążenie bagażnika wynosi 25kg. Informacja ta umieszczona jest również na bagażniku.

11. KÓŁKA PODPOROWE DO ROWERÓW DZIECIĘCYCH.

Jazda z podporowymi kółkami bocznymi nie gwarantuje zachowania równowagi w każdej sytuacji, bowiem istnieje niebezpieczeństwo podczas zbliżania się do podłoża z różnicą poziomów, co może spowodować jej utratę. W związku z rozstawem kółek bocznych istnieje niebezpieczeństwo zaczepienia o przeszkodę w przypadku zbyt bliskiego podjechania do niej lub wykonywania manewrów w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Instrukcja montażu: Śrubę przełożyć przez kółko oraz stelaż następnie dokręcić nakrętką. Zestaw: kółko plus stelaż przymocować bezpośrednio do ramy śrubą, zastosować podkładkę sprężystą, ząbkowaną.



12. Czyszczenie i konserwacja.

CZYSZCZENIE - rower należy czyścić każdorazowo po jeździe w deszczu i po błocie. Zaleca się czyszczenie roweru po przejechaniu każdego 200km. Nawet w dobrą pogodę na mechanizmach pokrytych warstwą oleju osiada kurz, co może utrudniać pracę precyzyjnych podzespołów. Największy brud należy usunąć wodą, czyszcząc szczotką zamoczoną w wodzie. Nie należy stosować urządzeń wysokociśnieniowych typu Karcher. Po myciu należy rower kilka razy obrócić do góry kołami, aby umożliwić wypłynięcie wody z rur. Można używać szamponów samochodowych. Dla atrakcyjnego wyglądu roweru można woskować jego części malowane. W czasie czyszczenia roweru należy sprawdzić układ hamulcowy, napędowy, połączenia śrubowe, stan ramy i widelca. Zużyte części wymienić na oryginalne.

UWAGA! Wymiana części na inne niż oryginalne może zagrozić bezpieczeństwu jazdy, a także spowodować utratę gwarancji. Skonsultuj się z serwisem rowerowym zanim przystąpisz do wymiany. Rower eksploatowany w okresie zimy powinien być oczyszczony z błota i soli po każdej jeździe. Nie przechowywać roweru w okresie zimy na balkonie. Rower na ten okres należy dokładnie wyczyścić, naoliwić i nasmarować. Najlepiej rower częściowo rozmontować i o ile warunki lokalowe na to pozwalają, przechowywać wewnątrz budynku (sucha piwnica, garaż).

UWAGA! Obsługa i naprawa wielu elementów rowerów wymaga specjalistycznej wiedzy i narzędzi. Niewłaściwe wyregulowanie lub obsługa mogą spowodować w konsekwencji uszkodzenie roweru lub wypadek.

SMAROWANIE - do smarowania należy używać specjalnie do tego celu przygotowanych olejów i smarów. Bogaty wybór smarów i olejów oferują specjalistyczne sklepy rowerowe. Sprzedawca poinformuje również o przeznaczeniu i sposobie stosowania. Łańcuch należy smarować olejem po każdym czyszczeniu roweru. Olejem smaruje się także linki hamulca i przerzutki, części ruchome przerzutki. Smarami stałymi smaruje się widelce teleskopowe, łożyska piast, suportu i kierownicy. Częstotliwość smarowania tych mechanizmów zależy od intensywności eksploatacji roweru. Należy jednak przyjąć zasadę, że rower smarujemy zaraz po zakończeniu sezonu, przed złożeniem na okres zimy. Rower eksploatowany w okresie zimowym powinien być smarowany smarami stałymi co 2 miesiące.

UWAGA! Zbyt obfite smarowanie łańcucha przynosi efekt odwrotny do zamierzonego. Degradacja następuje wówczas szybciej niż łańcucha rzadko konserwowanego.

WARUNKI GWARANCJI

1. Producent roweru – ACTIM S.A. udziela na zakupiony rower gwarancji jakości na okres 2 lat, licząc od daty zakupu. Warunkiem obowiązywania dwuletniej Gwarancji jest dokonanie płatnego przeglądu po okresie 30 dni od zakupu a nie później jak w 60 dniu od dnia zakupu.

1.1. Wszystkie czynności regulacyjne i kontrolne roweru w okresie gwarancyjnym wykonywane są odpłatnie.

2. Gwarancja obejmuje obszar Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Warunkiem ważności Gwarancji jest posiadanie dowodu zakupu.

4. Właściciel roweru zobowiązany jest dostarczyć produkt do Autoryzowanego Punktu Serwisowego na koszt własny oraz zadbać o to, aby reklamowany rower był czysty.

5. Rozpatrzenie reklamacji powinno nastąpić w terminie 14 dni od momentu otrzymania roweru przez Autoryzowany Punkt Serwisowy. W przypadku uznania reklamacji producent zobowiązuje się do możliwie najszybszego usunięcia usterki, w terminie nie dłuższym niż 60 dni od daty wydania decyzji.

6. W przypadku ram oraz komponentów rowerów, których cykl życia u producenta uległ zakończeniu, ACTIM zastrzega sobie prawo do zastąpienia ich elementami równorzędnymi o takiej samej bądź wyższej wartości. Decyzja ta należy wyłącznie do firmy ACTIM.

7. Gwarancja traci swą ważność w przypadku: samodzielnej, niewłaściwej naprawy przez klienta; modyfikacji i wprowadzania zmian konstrukcyjnych przez klienta; niewłaściwego sposobu przechowywania roweru, obsługi oraz braku konserwacji według dołączonych instrukcji, użycia roweru w sytuacjach nietypowych lub w celach komercyjnych oraz w celu innym niż ten, do którego rower został zaprojektowany; nieprzestrzegania warunków Gwarancji.

8. Gwarancji nie podlegają:

8.1. Materiały i elementy ulegające naturalnemu zużyciu w czasie eksploatacji: zniszczenie i zużycie ogumienia oraz kółek podporowych w rowerach dziecięcych, rozcentrowanie kół, zużycie bieżni obręczy kół, zużycie klocków, okładzin i tarcz hamulcowych; zużycie elementów napędu (łańcucha, kasety, wolnobiegu, łożysk, mechanizmu korbowego); zużycie elementów zawieszenia roweru (uszczelnienia przeciwpyłowe, tuleje ślizgowe, tuleje uszczelniające, uszczelki); linki i pancerze; żarówki i oświetlenia.

8.2. Uszkodzenia mechaniczne powstałe na skutek wypadku, przeciążeń, niewłaściwego użytkowania bądź braku konserwacji m.in.: skrzywienie, złamanie ramy lub widelca, uszkodzenie mechaniczne obręczy, złamanie haka przerzutki, wygięcie wspornika siodła, wygięcie lub złamanie przerzutki przedniej czy tylnej; uszkodzenia wynikające z użycia niewłaściwego momentu dokręcania; uszkodzenia wynikające z niewłaściwego ustawienia zawieszenia; korozja i zatarcie łożysk w wyniku mycia roweru myjką wysokociśnieniową lub braku konserwacji; wszelkie uszkodzenia, do których powstania przyczynił się klient, osoba trzecia bądź siła wyższa. Zmiany powłoki lakierniczej np. korozji wynikającej z niewłaściwego przechowywania roweru w warunkach o zbyt dużej wilgotności lub nieprzestrzegania zasad konserwacji.

9. Do napraw gwarancyjnych nie należy również likwidacja luzów, regulacja czy naprawa połączeń gwintowanych.

10. Warunkowe uznanie gwarancji nie oznacza akceptacji poniesienia odpowiedzialności za jakiegokolwiek poniesione straty.

11. ACTIM S.A. nie ponosi odpowiedzialności za wady roweru wywołane uprawianiem sportów wyczynowych ani za powstałe w tego wyniku wypadki, uszkodzenia ciała itp.

12. Rower nie podlega zwrotowi lub wymianie na nowy w przypadku możliwości usunięcia wad i usterek.

13. Używanie roweru niesprawnego lub uszkodzonego może prowadzić do dalszych jego uszkodzeń a nawet wypadku i uszkodzenia ciała.

ACTIM nie odpowiada za tego typu szkody. Po wykryciu usterki, użytkownik zobowiązany jest do niezwłocznego zaprzestania użytkowania roweru.

17. Niniejsze postanowienia dotyczące Gwarancji są dobrowolnymi świadczeniami firmy ACTIM i w żaden sposób nie wyłączają, nie ograniczają ani nie zawieszają uprawnień klienta wynikających z przepisów o rękojmi za wady rzeczy sprzedanej, ani przepisów ustawy o prawach konsumenta i przepisów kodeksu cywilnego chroniących praw konsumentów.

18. Kwestie, które nie zostały ujęte w niniejszej Karcie są regulowane przez odpowiednie zapisy Kodeksu Cywilnego.

ADNOTACJE O DOKONANYCH NAPRAWACH /PRZEGLĄDACH ROWERU

Data zgłoszenia	Data wykonania	Zakres naprawy	Pieczęć serwisu i podpis	Data zgłoszenia	Data wykonania	Zakres naprawy	Pieczęć serwisu i podpis

**PRZEGLĄD - DO 7 DNI OD DATY ZAKUPU
(OBOWIĄZKOWY PRZY ZAKUPIE PRZEZ INTERNET)**

Data _____

Nr ramy: _____

Podpis
mechanika _____

Pieczętka
firmowa _____

**METKA
HANDLOWA**

Kod
towaru _____

Nazwa
towaru _____

Kolor _____

Data
zakupu _____

Nr ramy: _____

Sprzedawca _____

Potwierdzenie dokonania czynności przedsprzedażowych
i przygotowanie roweru do jazdy

Podpis
i pieczętka
sprzedawcy _____

actim'

ACTIM S.A.
ul. Kwitnąca 14
05-800 Pruszków

www.actim.pl

