prophete

BEDIENUNGSANLEITUNG

BIKE

DE | EN | FR | IT | NL

HINWEISE ZU DIESER BEDIENUNGSANLEITUNG

- **Lesen Sie sich vor dem erstmaligen Gebrauch unbedingt die Bedienungsanleitung aufmerksam durch. Sie werden so schneller mit dem Fahrrad vertraut und vermeiden Fehlbedienungen, die zu Schäden oder Unfällen führen können. Befolgen Sie insbesondere die Sicherheits- und Gefahrenhinweise.**
- **Heben Sie die Bedienungsanleitung gut auf und geben Sie diese beim Verkauf oder der Weitergabe des Fahrrades ebenfalls mit.**

Diese Bedienungsanleitung beinhaltet Funktionsbeschreibungen, die für unterschiedliche Modelle und Ausstattungsvarianten gelten. Nicht alle beschriebenen Komponenten oder Funktionen sind an Ihrem Fahrrad verbaut worden bzw. vorhanden. Ein rechtlicher Anspruch auf diese Bauteile oder Funktionen ergibt sich hieraus nicht.

Eine aktuelle Version dieser Bedienungsanleitung finden Sie auch im Internet unter **www.prophete.de** zum Download.

WWW.PROPHETE.DE

BEDIENUNGSANLEITUNG

Sie finden diese Bedienungsanleitung auch als PDF-Datei in der aktuellsten Version zum Download auf unserer Homepage.

VIDEOS

Auf unserer Internet-Seite finden Sie zusätzlich zu dieser Bedienungsanleitung weitere Hilfestellungen, z.B. in Form von anschaulichen Videos.

INHALTSVERZEICHNIS

HINWEISE ZU DIESER BEDIENUNGSANLEITUNG ..... DE 2
INHALTSVERZEICHNIS ..... DE 3
EINLEITUNG ..... DE 4
ZEICHENERKLÄRUNG WICHTIGER HINWEISE ..... DE 5
TYPENSCHILD ..... DE 5
ALLGEMEINE SICHERHEITSHINWEISE ..... DE 6
TEILNAHME AM STRASSENVERKEHR ..... DE 7
BESTIMMUNGSGEMÄSSE VERWENDUNG ..... DE 7
UMWELTHINWEISE ..... DE 8
TECHNISCHE DATEN ..... DE 9
ERSTE INBETRIEBNAHME | KONTROLLEN VOR FAHRTBEGINN ..... DE 10
PEDALE ..... DE 11
LENKER ..... DE 12
SATTEL | SATTELSTÜTZE ..... DE 16
SCHNELLSPANNER ..... DE 18
FALTRAHMEN ..... DE 19
FEDERGABEL ..... DE 20
DÄMPFER /SHOCK ..... DE 21
BELEUCHTUNG ..... DE 22
BREMSE ..... DE 24
FAHRRADSTÄNDER ..... DE 30
LAUFRÄDER ..... DE 31
TRETKURBEL ..... DE 34
GANGSCHALTUNG ..... DE 34
KETTE ..... DE 42
PERSONEN-/LASTENTRANSPORT ..... DE 45
DIEBSTAHLSCHUTZ ..... DE 46
WARTUNG | PFLEGE ..... DE 47
DREHMOMENTVORGABEN ..... DE 53
FEHLERBEHEBUNG ..... DE 54
GEWÄHRLEISTUNG | GARANTIE ..... DE 55
ENTSORGUNG ..... DE 57
FAHRRADPASS ..... DE 58

EINLEITUNG

Sehr geehrter Kunde,

vielen Dank, dass Sie sich für ein Fahrrad unserer Marke entschieden haben. Sie werden bestimmt viel Freude und Fahrvergnügen damit haben!

Mit dem Kauf dieses Fahrrades verbinden Sie Qualität, Sicherheit und modernes Design. Alle neuzeitlichen Erkenntnisse fahrradtechnischer Entwicklung wurden aus über 110-jähriger Erfahrung eingebracht.

Mit freundlichem Gruß,
keep moving.

Prophete In Moving GmbH

ZEICHENERKLÄRUNG WICHTIGER HINWEISE

Besonders wichtige Hinweise sind in dieser Bedienungsanleitung wie folgt gekennzeichnet:

GEFAHR!

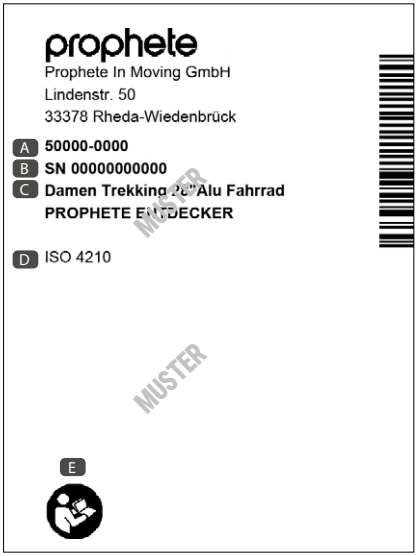
Dieser Warnhinweis weist Sie auf mögliche Gefahren im Umgang oder Betrieb des Fahrrades hin, die zu ernsten Verletzungen oder zum Tod führen können.

ACHTUNG!

Dieser Warnhinweis macht Sie auf mögliche Schäden aufmerksam, die zu geringfügigen Verletzungen und Schäden am Fahrrad führen können.

Dieser Informationshinweis gibt Ihnen zusätzliche Tipps und Ratschläge.

TYPENSCHILDERKLÄRUNG



Das Typenschild Ihres Modells finden Sie am Sattelrohr des Fahrrades und eingeklebt in dieser Bedienungsanleitung (Seite DE-2). Beispiel:

- A Artikel-Nr.,
- B Serien-Nr. (SN)
- C Modellbezeichnung
- D Angewandte Norm
- E "Anleitung lesen"-Symbol

ALLGEMEINE SICHERHEITSHINWEISE

UNFALL- UND BESCHÄDIGUNGSGEFAHR!

- Das Fahrrad wurde im vormontierten Zustand ausgeliefert. Vor der ersten Inbetriebnahme ist es deshalb unbedingt erforderlich, dass das Fahrrad eingestellt, justiert und auf festen Sitz aller Bauteile geprüft wird. Dies gilt insbesondere für den Lenker, die Pedale, den Sattel und die Laufradbefestigung (vgl. Kapitel Erste Inbetriebnahme sowie die Bauteilbeschreibungen).
- Achten Sie darauf, dass das Fahrrad auf Ihre Körpergröße abgestimmt ist. Ansonsten können Sie das Fahrrad u.U. nicht richtig bedienen bzw. kontrollieren.
- Tragen Sie stets einen geprüften Fahrradhelm, um Verletzungen zu vermeiden.
- Bevorzugen Sie auffällige Kleidung mit hellen Farben und Reflexionsstreifen, damit Sie von anderen Verkehrsteilnehmern besser und schneller gesehen werden.
- Es befinden sich drehende und bewegliche Teile am Fahrrad. Durch falsche Kleidung, unsachgemäße Handhabung oder Unaufmerksamkeit besteht Verletzungsgefahr.
  - Tragen Sie eng anliegende Beinkleidung. Benutzen Sie ggf. Hosenklammern.
  - Achten Sie darauf, dass herunterhängende Kleidungsstücke nicht in die Speichen gelangen, z. B. Schals oder Kordeln.
  - Tragen Sie rutschfeste Schuhe, die mit einer steifen Sohle versehen sind und dem Fuß genügend Halt geben.
- Fahren Sie bei schlechten Witterungsbedingungen, wie bei Nässe, Schnee oder Glatteis besonders vorsichtig oder verschieben Sie die Fahrt auf einen späteren Zeitpunkt. Insbesondere die Bremsleistung kann bei widrigen Wetterumständen stark nachlassen!
- Schalten Sie bei Dunkelheit und bei schlechten Sichtverhältnissen immer die Beleuchtung ein! Bei eingeschalteter Beleuchtung können Sie nicht nur besser sehen, sondern auch Sie selber werden von anderen Verkehrsteilnehmern besser gesehen.
- Das maximal zulässige Gesamtgewicht des Fahrrades darf den im Kapitel „Technische Daten“ angegebenen Wert nicht übersteigen. Das Gesamtgewicht beinhaltet neben dem Fahrrad, den Fahrer sowie Zuladung jeglicher Art (z. B. Korb und Seitentaschen samt Inhalt, Kindersitz incl. Kind, Anhänger samt Anhängelast). Eine Überschreitung kann zu Schäden und zum Bruch von Bauteilen führen.
- Technische Veränderungen dürfen nur gemäß der auf dem Typenschild angegebenen DIN EN ISO und im Einklang mit den nationalen Gesetzen vorgenommen werden. Dies gilt insbesondere für sicherheitsrelevante Bauteile, wie z. B. Rahmen, Gabel, Lenker, Lenkervorbau, Sattel, Sattelstütze, Gepäckträger (ISO 11243), alle Bremskomponenten (speziell Bremshebel und Bremsbeläge), Beleuchtungseinrichtungen, Tretkurbel, Laufräder, Anhängerkupplungen, Reifen und Schläuche. Manipulationen an elektronischen Bauteilen sind nicht erlaubt und können zu unvorhersehbaren Fehlfunktionen führen.

TEILNAHME AM STRASSENVERKEHR

Jeder Teilnehmer des öffentlichen Straßenverkehrs hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als den Umständen unvermeidbar belästigt bzw. behindert wird. Fahren Sie stets vorausschauend und umsichtig. Nehmen Sie Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer.

Befolgen Sie stets die nationalen gesetzlichen Vorschriften und Verkehrsregeln des jeweiligen Landes, in dem Sie das Fahrrad benutzen. In Deutschland sind diese Vorschriften z.B. in der StVZO und der StVO geregelt.

Sie dürfen nur dann mit Ihrem Fahrrad auf öffentlichen Straßen und Wegen fahren, wenn es mit der Ausrüstung ausgestattet ist, die in dem Land gesetzlich vorgeschrieben ist.

In Deutschland sind diese Anforderungen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) geregelt. Ein Fahrrad muss demnach ausgestattet sein mit:

- zwei voneinander unabhängig funktionsfähigen Bremsen
- einer deutlich hörbaren Glocke
- einem funktionsfähigen Frontscheinwerfer und einer Schlussleuchte
- Speichenreflektoren bzw. reflektierenden Seitenstreifen auf der Felge oder Bereifung
- Pedalreflektoren
- einem weißen, nach vorne wirkenden Rückstrahler (wenn nicht im Scheinwerfer integriert)
- einem roten, nach hinten wirkenden Reflektor (Großflächen-Z-Reflektor)

BESTIMMUNGSGEMÄSSE VERWENDUNG

CITY | TREKKING | URBAN | FALT-FAHRRAD

Diese Fahrräder sind aufgrund der Konzeption und Ausstattung dazu bestimmt, auf öffentlichen Straßen und befestigten Wegen eingesetzt zu werden. Die hierzu erforderliche sicherheitstechnische Ausstattung wurde mitgeliefert und muss vom Benutzer oder Fachmann regelmäßig überprüft und, falls erforderlich, instand gesetzt werden.

Für jeden darüber hinausgehenden Gebrauch bzw. die Nichteinhaltung der sicherheitstechnischen Hinweise dieser Bedienungsanleitung und die daraus möglichen Schäden haften weder Hersteller noch Händler. Dies gilt insbesondere für die Benutzung dieser Fahrräder im Gelände, bei Sportwettkämpfen, bei Überladung jeglicher Art und nicht ordnungsgemäßer Beseitigung von Mängeln und der Benutzung im gewerblichen Bereich.

Zur bestimmungsgemäßen Verwendung gehört auch die Einhaltung der Betriebs-, Wartungs- und Instandhaltungshinweise.

MTB | GRAVEL

Diese Fahrräder sind dafür bestimmt, auf befestigten Feld- und Waldwegen, Schotterwegen sowie leichtem Gelände* genutzt zu werden. Sie sind jedoch nicht dazu geeignet, auf öffentlichen Straßen eingesetzt zu werden. Die hierzu erforderliche sicherheitstechnische Ausstattung wurde nicht mitgeliefert und muss vom Benutzer oder Fachmann bei Bedarf ergänzt werden.

Für jeden darüber hinausgehenden Gebrauch, die Nichteinhaltung der sicherheitstechnischen Hinweise dieser Bedienungsanleitung und die daraus möglichen Schäden haften weder Hersteller noch Händler. Dies gilt insbesondere für die Benutzung dieser Fahrräder bei Sportwettkämpfen, bei nicht ordnungsgemäßer Beseitigung von Mängeln, bei Überladung jeglicher Art und der Benutzung im gewerblichen Bereich.

Zur bestimmungsgemäßen Verwendung gehört auch die Einhaltung der Betriebs-, Wartungs- und Instandhaltungshinweise.

*** = nur MTB**

UMWELTHINWEISE

Sie sind als Fahrradfahrer nur Gast in der Natur. Benutzen Sie daher immer vorhandene, ausgebaute und befestigte Wege. Fahren Sie nie durch wildes, geschütztes Gelände, um Ihre und die Sicherheit anderer Lebewesen nicht zu gefährden. Hinterlassen Sie die Natur so, wie Sie sie vorgefunden haben. Vermeiden Sie durch eine angemessene Fahrweise und Ihr Verhalten Schäden in der Natur. Hinterlassen Sie auch insbesondere keinen Abfall.

TECHNISCHE DATEN (TATSÄCHLICHE AUSSTATTUNG JE NACH MODELL UND VARIANTE)

NORM

Das Fahrrad wurde gemäß der aktuellen Norm DIN EN ISO 4210 gefertigt.

MAXIMAL ZULÄSSIGES GESAMTGEWICHT

CITY | TREKKING | URBAN | GRAVEL	120 kg*
MTB	100 kg*
KIDS-FAHRRAD (24")	80 kg*
KIDS-FAHRRAD (20")	60 kg*
FALT-FAHRRAD (20")	100 kg*

* = Das max. zulässige Gesamtgewicht beinhaltet das Fahrrad, den Fahrer sowie Zuladung jeglicher Art (z. B. Korb und Seitentaschen samt Inhalt, Kindersitz incl. Kind, Anhänger samt Anhängelast, usw.).

MAXIMALE GEPÄCKTRÄGER-/KORBBELASTUNG

MAX. GEPÄCKTRÄGERBELASTUNG	25 kg**
MAX. KORBBELASTUNG	2 kg**

**= sofern nichts anderes auf dem Bauteil angegeben ist

BELEUCHTUNGSEINRICHTUNG

DYNAMO	• Nabendynamo • Seitenläuferdynamo (6V/3W)
FRONTSCHEINWERFER	• LED (Leuchtmittel nicht austauschbar)
RÜCKLICHT	• LED (nicht austauschbar)

ERSTE INBETRIEBNAHME | KONTROLLEN VOR FAHRTBEGINN

ACHTUNG!

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- **Prüfen Sie vor jeder Fahrt, ob Ihr Fahrrad betriebssicher ist. Bedenken Sie hierbei auch die Möglichkeit, dass Ihr Fahrrad in einem unbeaufsichtigten Moment umgefallen sein könnte oder dass es Dritte manipuliert haben könnten.**
- **Führen Sie vor jeder Fahrt die unten beschriebenen Kontrollen und ggf. Einstellungsarbeiten durch. Bei Missachtung kann dies zu Beschädigungen am Fahrrad oder zum Versagen wichtiger Bauteile führen!**

INBETRIEBNAHME

Das Fahrrad wurde aus versandtechnischen Gründen im vormontierten Zustand ausgeliefert. Das bedeutet, dass nicht alle Bauteile und Schrauben ab Werk fest angezogen sind. Sie müssen vor der ersten Inbetriebnahme die folgenden Komponenten fest anziehen und ggf. auch einstellen:

- Sattelklemmung
- Scheinwerfer
- Lenker, Lenkervorbau sowie alle Lenkeranbauteile (wie z.B. Bremsgriffe, Glocke, Schalthebel, Drehgriffschalter, Display/Bedieneinheit)
- Pedale
- ggf. Zubehör wie Korb

Nähere Informationen zum Einstellen und zur Montage finden Sie in den nachfolgenden Kapiteln der Fahrrad-Komponenten.

VOR FAHRTANTRITT

Vor jeder Fahrt müssen Sie die folgenden Bauteile auf Funktion bzw. auf festen Sitz prüfen:

- Beleuchtung
- Bremsen (incl. Dichtigkeit bei hydr. Bremsanlage)
- Sattel
- Lenker
- Pedale
- Felgen (auf Verschleiß und Rundlauf prüfen)
- Bereifung (auf Beschädigung und Luftdruck prüfen)
- Schnellspanner
- Speichen
- Fahrradglocke
- Federung/Dämpfer/Shock
- Schaltung

Darüber hinaus müssen Sie die im Wartungsplan angegebenen Intervalle zur Prüfung und Instandsetzung regelmäßig durchführen sowie die Pflege- und Wartungshinweise befolgen (s. Kapitel Wartung | Pflege).

PEDALE

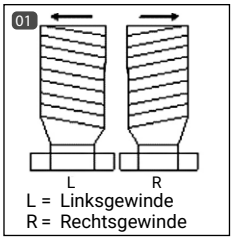
ACHTUNG!

BESCHÄDIGUNGS UND UNFALLGEFAHR!

- **Die beiden Pedale müssen jederzeit fest angezogen sein, da diese sonst aus dem Gewinde ausbrechen können! Kontrollieren Sie sie deshalb vor jeder Fahrt auf festen Sitz.**
- **Werden die Pedale bei der Montage vertauscht, nehmen die Gewinde Schaden und können nach einiger Zeit aus dem Pedalarm ausbrechen! (Bei Missachtung keine Gewährleistung!)**

PEDALE MONTIEREN

1. Schrauben Sie das rechte Pedal im Uhrzeigersinn ein, da es ein Rechtsgewinde hat und das linke Pedal gegen den Uhrzeigersinn, da es ein Linksgewinde hat (01). Verwenden Sie hierfür einem 15-mm-Maulschlüssel oder, falls dies technisch nicht möglich ist, einen 6-mm-Innensechskantschlüssel lt. Drehmomentvorgabe fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).



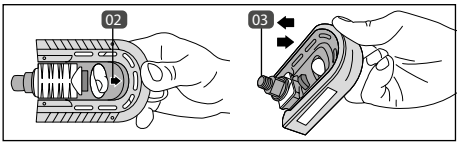
ACHTUNG!

UNFALLGEFAHR!

- **Kontrollieren Sie vor jeder Fahrt, dass die Pedale fest eingerastet sind.**

KLAPP-PEDALE EIN-/AUSKLAPPEN

1. Drücken Sie den Schieber 02 ein.
2. Klappen Sie das Pedal in die gewünschte Position 03.



LENKER

ACHTUNG!

UNFALLGEFAHR!

- **Vergewissern Sie sich vor jeder Fahrt sowie nach dem Einstellen, dass der Lenker, die Schrauben der Lenkerbefestigung, die Verschlussmechanik sowie der Lenkerschnellspanner fest sitzen!**
- **Der Lenker darf beim Geradeausfahren nicht schief stehen.**
- **Hängen Sie zum Transport von Gegenständen keine Tragetaschen an den Lenker, da das Fahrverhalten sonst beeinträchtig werden kann. Verwenden Sie stattdessen nur handelsübliche Fahrradkörbe bzw. Lenkertaschen.**

STARRER LENKER-VORBAU

Beim starren Lenker-Vorbau kann der Lenker, je nach Variante, in der Höhe, der Position sowie dem Neigungswinkel eingestellt werden.

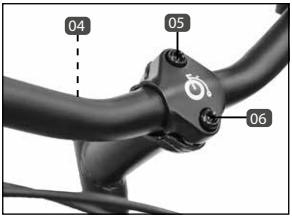
POSITION UND HÖHE EINSTELLEN

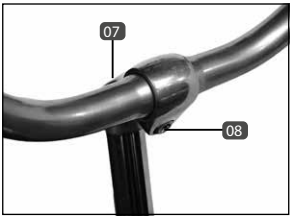
GEFAHR!

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- **Der Lenker-Vorbau darf dabei höchstens bis zur Markierung herausgezogen werden. Die Markierung der Mindesteinstecktiefe darf nicht sichtbar sein.**

1. Lösen Sie die Klemmschraube 04 / 07 mit einem 6-mm-Innensechskantschlüssel.
2. Richten Sie die Lenkerposition gerade zum Laufrad aus bzw. stellen Sie die Höhe passend für Sie ein. Der Lenker-Vorbau darf dabei höchstens bis zur Markierung herausgezogen werden (Bei Missachtung keine Gewährleistung!).
3. Ziehen Sie die Klemmschraube 04 / 07 gemäß Drehmomentvorgabe wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).





LENKER-NEIGUNG EINSTELLEN

1. Lösen Sie die Klemmspindel-Schraube 05 06 / 08 mit einem 5 bzw. 6-mm-Innensechskantschlüssel.
2. Stellen Sie den Neigungswinkel des Lenkers ein.
3. Drehen Sie die Lenker-Anbauteile (z.B. Bremshebel) zurück in die Ausgangsposition.
4. Ziehen Sie die Klemmspindel-Schraube 05 06 / 08 gemäß Drehmomentvorgabe wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben)

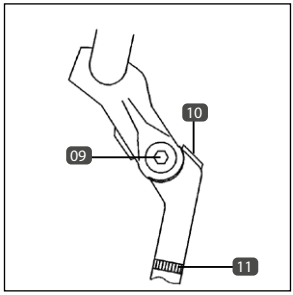
LENKER-VORBAU MIT WINKELVERSTELLUNG

GEFAHR!

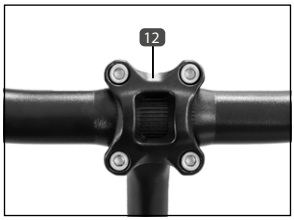
BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- **Der Lenker-Vorbau darf dabei höchstens bis zur Markierung herausgezogen werden. Die Markierung der Mindesteinstecktiefe darf nicht sichtbar sein.**

POSITION UND HÖHE EINSTELLEN



1. Lösen Sie die Klemmschraube 10 mit einem 6-mm-Innensechskantschlüssel.
2. Stellen Sie die Lenkerposition bzw. den Lenker-Vorbau passend für Sie in der Höhe ein. Der Lenker-Vorbau darf dabei höchstens bis zur Markierung 11 herausgezogen werden. (Bei Missachtung keine Gewährleistung!)
3. Ziehen Sie die Klemmschraube 10 lt. Drehmomentvorgabe wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).



VORBAUWINKEL EINSTELLEN

1. Lösen Sie die seitliche Klemmschraube 09 mit einem 6-mm-Innensechskantschlüssel.
2. Stellen Sie nun den gewünschten Winkel am Vorbau ein.
3. Ziehen Sie anschließend die Klemmschraube 09 lt. Drehmomentvorgabe wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).

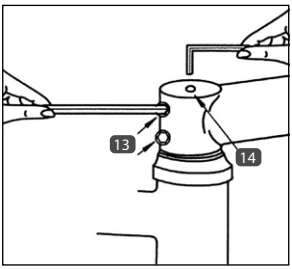
LENKER-NEIGUNG EINSTELLEN

1. Lösen Sie zunächst die Klemmbock-Schrauben der Lenkerbefestigung 12 mit einem 4 bzw. 5-mm-Innensechskantschlüssel.
2. Stellen Sie den Neigungswinkel des Lenkers ein.
3. Ziehen Sie die Klemmbock-Schrauben wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).
4. Drehen Sie ggf. die Lenker-Anbauteile (z.B. Bremshebel) zurück in die Ausgangsposition.

A-HEAD-VORBAU

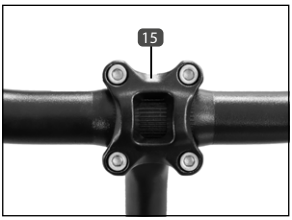
Beim A-Head-Vorbau kann die Lenkerposition, die Lenkerneigung und, je nach Modell, auch die Winkeleinstellung eingestellt werden. Die Lenkerhöhe ist jedoch nicht einstellbar.

POSITION EINSTELLEN



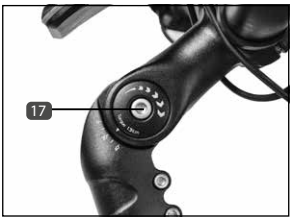
1. Lösen Sie die seitlichen Klemmschrauben 13 des Vorbaus mit einem 4- bzw. 5-mm-Innensechskantschlüssel.
2. Richten Sie den Lenker aus.
3. Ziehen Sie die Klemmschrauben wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).

NEIGUNG EINSTELLEN



1. Lösen Sie zunächst die Klemmspindel-Schrauben der Lenker-Muffe 15 mit einem 4- bzw. 5-mm-Innensechskantschlüssel.
2. Stellen Sie den Neigungswinkel des Lenkers ein.
3. Drehen Sie die Lenker-Anbauteile (z.B. Bremshebel) zurück in die Ausgangsposition.
4. Ziehen Sie die Klemmspindel-Schrauben 15 wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).

VORBAUWINKEL EINSTELLEN



1. Lösen Sie die seitliche Klemmschraube 16/17 mit einem 5- bzw. 6-mm-Innensechskantschlüssel.
2. Stellen Sie nun den gewünschten Winkel am Vorbau ein.
3. Ziehen Sie anschließend die Klemmschraube 16/17 lt. Drehmomentvorgabe wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).

LENKUNGSSPIEL EINSTELLEN

Um das Spiel in der Lenkung einzustellen, ziehen Sie die obere Einstellschraube 14 mit einem 5-mm-Innensechskantschlüssel nach. Die Einstellschraube sollte so weit angezogen werden, bis das Lager spielfrei ist. Sie muss nicht zwingend fest angezogen sein.

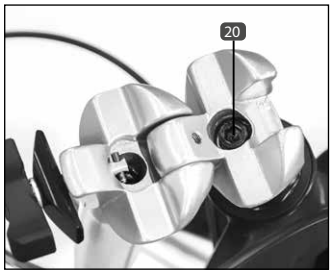
FALT-LENKER-VORBAU

LENKER EINKLAPPEN

1. Lösen Sie die Flügelschraube 19 am Lenkervorbau.
2. Schwenken Sie den Lenkervorbau zur Seite um.

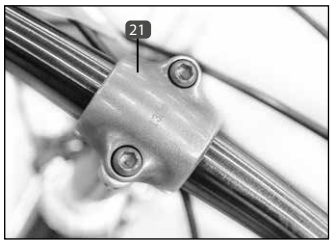
LENKER AUSKLAPPEN

1. Klappen Sie den Lenkervorbau auf den Gabelschaft. Achten Sie dabei darauf, dass das Klemmstück 18 in der dafür vorgesehenen Vertiefung liegt.
2. Drehen Sie die Flügelschraube 19 fest zu.



LENKER AUSRICHTEN

1. Klappen Sie den Lenker, wie im Kapitel 'Lenker einklappen' beschrieben, um.
2. Lösen Sie die nun sichtbare Sechskantschraube 20 mit einem 6-mm-Innen-Sechskantschlüssel. Die Schraube muss hierfür nur leicht gelöst werden.
3. Setzen Sie den Lenker auf den Gabelschaft und stellen Sie die Position wie gewünscht ein.
4. Klappen Sie den Lenker, wie im Kapitel 'Lenker einklappen' beschrieben, um.
5. Ziehen Sie nun die Sechskantschraube 20 fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).
6. Klappen Sie den Lenker, wie im Kapitel 'Lenker ausklappen' beschrieben, um.



LENKERNEIGUNG EINSTELLEN

1. Lösen Sie zunächst die Klemmbock-Schrauben der Lenkerbefestigung 21 mit einem 5-mm-Innen-Sechskant-Schlüssel.
2. Stellen Sie den Neigungswinkel des Lenkers ein.
3. Ziehen Sie die Klemmbock-Schrauben wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgabe).
4. Drehen Sie ggf. die Lenker-Anbauteile (z.B. Bremshebel) zurück in die Ausgangsposition.

SATTEL | SATTELSTÜTZE

ACHTUNG!

UNFALLGEFAHR!

- **Kontrollieren Sie vor jeder Fahrt und insbesondere nach dem Einstellen der Sattelposition die Befestigungsschrauben und Schnellspanner auf festen Sitz.**

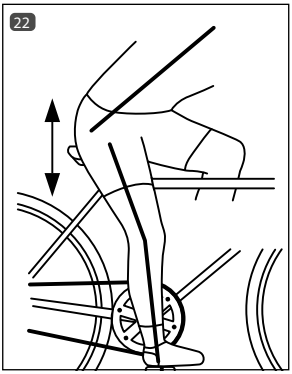
HÖHE EINSTELLEN

ACHTUNG!

BRUCH- UND UNFALLGEFAHR!

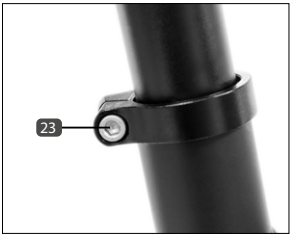
- **Ziehen Sie die Sattelstütze höchstens bis zur Markierung der Mindesteinstecktiefe heraus. Die Markierung darf nicht sichtbar sein.**

Die Höhe des Sattels sollte so eingestellt sein, dass das Knie während der Fahrt nicht ganz durchgestreckt wird und die Fußspitzen in der Sitzposition den Boden dennoch erreichen können (22).



1. Lösen Sie die Klemmung der Sattelstütze. Verwenden Sie hierfür, je nach Variante, einen 4-/ 5-/ 6-mm-Innensechskantschlüssel 23. bzw. einen 13-mm-Sechskantschlüssel 25 und einen 5-mm-Innensechskantschlüssel 24.
2. Stellen Sie die gewünschte Sattelhöhe ein. Ziehen Sie die Sattelstütze höchstens bis zur Markierung heraus. (Bei Missachtung keine Gewährleistung!)
3. Ziehen Sie die Verschraubung lt. Drehmomentvorgabe wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).

Wird die Sattelstütze mit einem Schnellspanner fixiert, so verfahren Sie zum Lösen bzw. Schließen wie im Kapitel Schnellspanner beschrieben.



NEIGUNG UND POSITION EINSTELLEN

Die Position des Sattels (Abstand zum Lenker) sowie die Sattelneigung lassen sich individuell einstellen. Die Neigung des Sattels sollte in etwa waagerecht sein. Da die "richtige" Sattelneigung jedoch rein subjektiv empfunden wird, kann sie von Fahrer zu Fahrer unterschiedlich sein.

Je nach verwendeter Sattelstütze und Sattel lässt sich die Neigung bzw. die Position des Sattels unterschiedlich einstellen:

SATTELSTÜTZE MIT KLOBEN

1. Lösen Sie mit einem 13-mm-Sechskantschlüssel die seitlich am Sattelkloben angebrachte Mutter 26. Bei einigen Modellen muss hierbei die Gegenschraube mit einem 6-mm-Innensechskantschlüssel gekontert werden.
2. Stellen Sie die Neigung bzw. den Abstand des Sattels zum Lenker ein.
3. Ziehen Sie die Mutter 26 gemäß der Drehmomentvorgabe wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).

PATENTSATTELSTÜTZE

1. Lösen Sie die untere Sechskant-Schraube 27 / 28 + 29 mit einem 5 bzw. 6-mm-Innensechskantschlüssel.
2. Stellen Sie die Neigung des Sattels ein.
3. Ziehen Sie die Sechskantschraube 27 / 28 + 29 gemäß der Drehmomentvorgabe wieder fest an (vgl. Kapitel Drehmomentvorgaben).

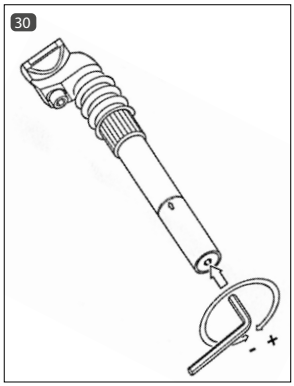
FEDERSATTELSTÜTZE

Eine Federsattelstütze fängt Stöße und Unebenheiten der Fahrbahn bzw. des Untergrundes ab bzw. minimiert sie. Die Wirbelsäule und die Bandscheiben des Fahrers werden so entsprechend entlastet. Sie können die Federstärke individuell anpassen.

FEDERUNG EINSTELLEN

Sie können die Federung an der unteren Schraube der Sattelstütze mit einem 6- bzw. 8-mm-Innensechskantschlüssel einstellen (30).

straffere Federung	**im Uhrzeigersinn drehen (+)**
komfortablere Federung	**gegen Uhrzeigersinn drehen (-)**



SCHNELLSPANNER

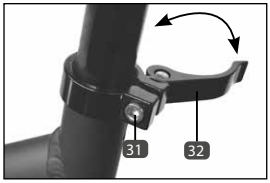
ACHTUNG!

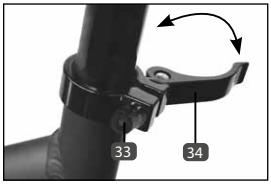
UNFALLGEFAHR!

- **Vergewissern Sie sich vor Fahrtantritt, dass alle Schnellspanner mit ausreichender Spannkraft geschlossen sind. Bei ungenügend geschlossenen Schnellspannern können sich Bauteile lösen.**
- **Der Hebel des Schnellspanners muss vollständig anliegen und darf nicht abstehen! Laufradschnellspanner sowie Rahmenschnellspanner müssen aus Sicherheitsgründen stets nach hinten zeigen (in Fahrtrichtung gesehen).**
- **Sollte sich der Schnellspann-Hebel insgesamt sehr leicht zudrücken oder sich im geschlossenen Zustand verdrehen lassen, so ist die Vorspannung nicht ausreichend. Stellen Sie den Schnellspanner neu ein.**

Ein Schnellspanner besteht aus einem Hebel 32/34, mit dem die Klemmkraft erzeugt wird und einer Gegenschraube 31 bzw. Rändelmutter 33, mit der die Vorspannung eingestellt werden kann.

Sie lösen den Schnellspanner, indem Sie den Hebel umlegen. Zum Schließen drücken Sie den Hebel wieder zurück, bis er komplett anliegt. Auf der ersten Hälfte der Schließbewegung muss sich der Hebel relativ leicht, auf der zweiten Hälfte dagegen deutlich schwerer drücken lassen. Sollte dies nicht der Fall sein, muss der Schnellspanner eingestellt werden, da er nicht genügend Spannkraft erzeugt.



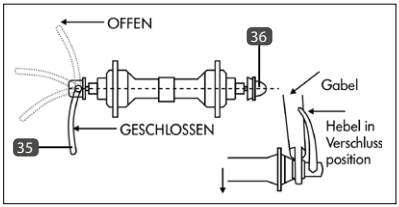


SCHNELLSPANNER EINSTELLEN

1. Lösen Sie den Hebel 32/34 des Schnellspanners.
2. Stellen Sie die Vorspannung mittels der Sechskant-Schraube 31 mit einem 5- bzw. 6-mm-Innensechskantschlüssel ein.
   Bei Schnellspannern mit Rändelschraube 33 können Sie die Einstellung per Hand vornehmen.
3. Drücken Sie den Schnellspann-Hebel 32/34 mit ausreichend Kraft wieder zurück. Der Hebel muss vollständig anliegen.

ACHSSCHNELLSPANNER EINSTELLEN

1. Lösen Sie den Hebel 35 des Achsschnellspanners.
2. Stellen Sie die Vorspannung mittels der Klemmmutter 36 ein.
3. Drücken Sie den Schnellspann-Hebel 35 wieder zurück. Der Hebel muss vollständig anliegen.



FALTRAHMEN

GEFAHR!

UNFALLGEFAHR!

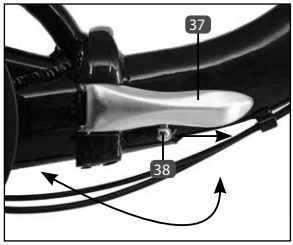
- **Vergewissern Sie sich vor jeder Fahrt, dass der Hebel des Schließmechanismus komplett geschlossen ist und durch die Hebelsicherung vollständig bis zum Anschlag im Hebel sitzt. Der Rahmen kann sonst während der Fahrt umklappen!**

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- **Achten Sie beim Ausklappen des Rahmens darauf, dass Sie kein Kabel zwischen den beiden Rahmenteilen einklemmen.**

ALU-FALTRAHMEN (VERSION 1)

RAHMEN EINKLAPPEN



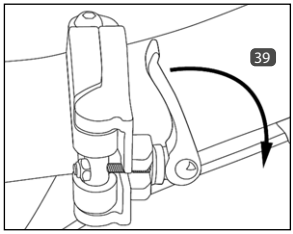
1. Ziehen Sie den Sicherungshebel 38 Richtung Vorderrad und ziehen Sie dann den Hebel des Rahmenschnellspanners 37 in Richtung Hinterrad.
2. Klappen Sie den Rahmen ein.

RAHMEN AUSKLAPPEN

1. Klappen Sie den Rahmen aus. Achten sie hierbei darauf, dass Sie kein Kabel einklemmen.
2. Drehen Sie den Hebel des Rahmenschnellspanners vollständig in Richtung Vorderrad 37, bis der Sicherungshebel 38 einrastet.

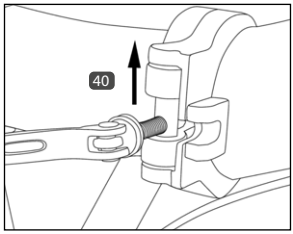
ALU-FALTRAHMEN (VERSION 2)

RAHMEN EINKLAPPEN



1. Lösen Sie den Schnellspanner des Rahmens 39.
2. Drehen Sie den kompletten Schnellspanner um mind. 90° Richtung Hinterrad.
3. Drücken Sie anschließend den Schnellspanner nach oben 40.
4. Klappen Sie den Rahmen ein.

RAHMEN AUSKLAPPEN



1. Drücken Sie den Schnellspanner nach oben 40 und klappen Sie gleichzeitig den Rahmen bis zum Anschlag aus. Der Schließmechanismus muss hörbar einrasten.
2. Drehen Sie den kompletten Schnellspanner in Richtung Vorderrad.
3. Schließen Sie den Schnellspanner, indem Sie den Hebel umlegen (s. auch Kapitel Schnellspanner).

FEDERGABEL

Viele Fahrräder sind mit Federgabeln ausgestattet, um Ihnen als Fahrer mehr Fahrkomfort zu bieten. Bei einigen Modellen läßt sich die Federvorspannung individuell einstellen. In diesem Fall kann die Gabel dem Gewicht des Fahrers sowie der Zuladung angepasst werden.
Bei sportiven Fahrrädern, wie z.B. Mountainbikes, hat auch die Art des Untergrundes bzw. des Geländes eine entscheidende Bedeutung. Die Federvorspannung kann so optimal auf die Geländebeschaffenheit abgestimmt werden.

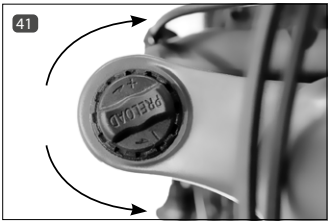
FEDERVORSPANNUNG EINSTELLEN

ACHTUNG!

BESCHÄDIGUNGSGEFAHR!

- **Drehen Sie die Einstellschraube niemals über den Anschlag hinaus, da die Gabel sonst Schaden nimmt!**

Sie können die Federvorspannung der Gabel einstellen, indem Sie an der seitlichen Einstellschraube der Gabelbrücke drehen 41.



Je nach Ausstattung befindet sich die Einstellschraube auf der linken, rechten oder auf beiden Gabelseiten.

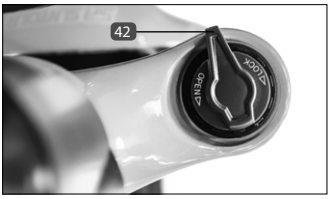
STRAFFERE FEDERUNG	**im Uhrzeigersinn drehen (+)**
KOMFORTABLERE FEDERUNG	**gegen den Uhrzeigersinn drehen (–)**

LOCKOUT

Durch die Lockout-Funktion kann der Federweg der Gabel komplett blockiert werden. Dies ist vor allem dann hilfreich, wenn Sie mit dem Mountainbike auf asphaltierten, gut befestigten Wegen oder bergauf fahren.

FEDERUNG EIN-/AUSSCHALTEN

Drehen Sie den Hebel 42 in Richtung LOCK, so blockieren Sie den Federweg. Sie schalten die Federfunktion wieder ein, indem Sie den Hebel in Richtung OPEN drehen.



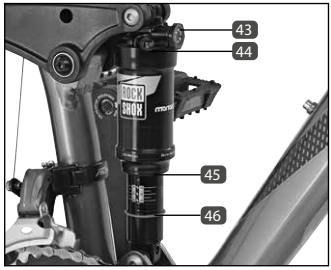
DÄMPFER /SHOCK

Sie können den Dämpfer (auch Shock genannt) individuell an Ihr Körpergewicht und dem Gelände anpassen.

Der Luftdämpfer kann mittels des Luftdrucks eingestellt werden. Der negative Federweg (auch SAG-Wert genannt) drückt hierbei die Komprimierung des Dämpfers aus, die durch das Gewicht des Fahrers, die Sitzposition und der Geometrie des Rahmens entsteht.

Der SAG-Wert sollte zwischen 20% und 40% des Gesamt-Federweges (51 mm) liegen. Wird der SAG-Wert über- bzw. unterschritten, so muss der Luftdruck des Dämpfers angepasst werden.

SAG-WERT MESSEN



1. Schieben Sie den O-Ring 46 bis an die Abstreifdichtung 45 des Dämpfers.
2. Setzen Sie sich in Fahrposition auf das Fahrrad. Wippen Sie dabei nicht, damit der SAG-Wert nicht verfälscht wird.
3. Steigen Sie vorsichtig vom Fahrrad.
4. Lesen Sie den Negativ-Federweg (SAG-Wert) anhand des O-Rings 46 auf dem Dämpfer ab.

DÄMPFER EINSTELLEN

ACHTUNG!

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- **Überschreiten Sie nicht den für den Dämpfer freigegebenen maximalen Luftdruck (19 bar/275 psi). Es können sonst Schäden am Dämpfer und Rahmen auftreten.**

Verwenden Sie zum Einstellen bzw. zur Kontrolle des Luftdrucks eine Luftpumpe mit Manometer.

1. Nehmen Sie die Ventilkappe 44 ab.
2. Setzen Sie die Luftpumpe am Ventil des Dämpfers an und kontrollieren Sie den Luftdruck am Manometer.
3. Korrigieren Sie ggf. den Luftdruck.

ZUGSTUFENDÄMPFUNG EINSTELLEN

Die Zugstufendämpfung steuert die Ausfedergeschwindigkeit der Federung nach dem Einfedern. Die Ausfedergeschwindigkeit der Federung wirkt sich auf den Kontakt des Laufrads mit dem Boden aus, der wiederum die Kontrolle und Effizienz beeinflusst. Der Dämpfer sollte schnell genug ausfedern, um die Traktion aufrechtzuerhalten, ohne sich unruhig oder sprunghaft anzufühlen. Bei einer zu starken Zugstufendämpfung kann der Dämpfer vor dem nächsten Stoß nicht schnell genug ausfedern.

1. Um die Zugstufendämpfung zu erhöhen, drehen Sie den Einstellknopf 43 im Uhrzeigersinn. Um die Zugstufendämpfung zu verringern, drehen Sie den Einstellknopf gegen den Uhrzeigersinn.

BELEUCHTUNG

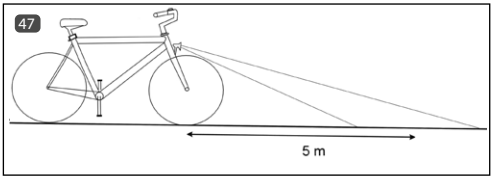
GEFAHR!

UNFALLGEFAHR!

- **Schalten Sie bei Dunkelheit und bei schlechten Sichtverhältnissen immer die Beleuchtung ein! Bedenken Sie, dass Sie bei eingeschalteter Beleuchtung nicht nur besser sehen, sondern auch von anderen Verkehrsteilnehmern besser gesehen werden.**
- **Überprüfen Sie bei jeder Fahrt mit eingeschalteter Beleuchtung, ob der Lichtkegel richtig eingestellt ist. Er darf keinesfalls zu hoch liegen, da Sie sonst andere Verkehrsteilnehmer blenden könnten.**
- **Alle Beleuchtungen an Elektrofahrrädern müssen in Deutschland mit dem ABG-Prüfzeichen (~K) für genehmigte Bauarten versehen sein und den Vorschriften der StVZO entsprechen. Nicht genehmigte Beleuchtungen können in der Leistung zu schwach sein oder nicht zuverlässig funktionieren.**

SCHEINWERFER EINSTELLEN

Stellen Sie den Scheinwerfer, wie in 47 zu sehen, ein. Achten Sie darauf, dass der Lichtkegel keinesfalls zu hoch liegt, da sonst andere Verkehrsteilnehmer geblendet werden können.



STANDLICHTFUNKTION

Scheinwerfer und Rücklichter, die über eine Standlichtfunktion verfügen, leuchten bei eingeschalteter Beleuchtung mehrere Minuten im Stand nach.

RÜCKLICHT MIT BREMSLICHTFUNKTION

Beim Rücklicht mit Bremslichtfunktion ist das Rücklicht mit einem Bewegungssensor ausgestattet, der beim Bremsvorgang ein Stopsignal auslöst.

SEITENLÄUFERDYNAMO

GEFAHR!

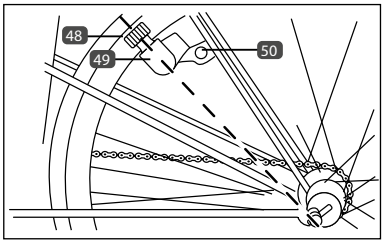
UNFALLGEFAHR!

- **Die Wirkung des Dynamos kann bei Nässe nachlassen, so dass die Beleuchtung ausfallen kann.**

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- **Kontrollieren Sie vor jeder Fahrt, ob die Befestigung des Dynamos fest sitzt. Der Dynamo kann sich sonst während der Fahrt lösen.**
- **Kontrollieren Sie vor jeder Fahrt, ob der Dynamo richtig eingestellt ist, da sonst der Reifen beschädigt werden kann.**

Die Beleuchtungsanlage wird mittels des Einschaltknopfes am Dynamo eingeschaltet. Ziehen Sie den Dynamo vom Reifen weg, wenn Sie ihn wieder ausschalten wollen.



DYNAMO EINSTELLEN

1. Lösen Sie die Schraube 50.
2. Richten Sie die Dynamo-Mittelachse 49 auf die Radachse aus.
3. Stellen Sie die Position des Dynamos so ein, dass das Reibrad 48 bei eingeschaltetem Dynamo mit der ganzen Breite am Reifen anliegt.
4. Ziehen Sie die Befestigungsschraube 50 lt. Drehmomentvorgabe wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgabe).

NABENDYNAMO

Bei einem Fahrrad mit einem Nabendynamo können Sie die Lichtanlage mittels des Schalters direkt am Scheinwerfer ein- bzw. ausschalten.

/ I / AN / ON	Lichtanlage eingeschaltet
0 / AUS / OFF	Lichtanlage ausgeschaltet
AUTO	Lichtanlage schaltet sich automatisch per Lichtsensor ein und aus

BREMSE

GEFAHR!

UNFALLGEFAHR!

- **Der richtige Umgang mit den Bremsen ist für Ihre Sicherheit beim Fahren maßgeblich. Machen Sie sich deshalb vor Ihrer ersten Fahrt unbedingt mit den Bremsen Ihres Fahrrades vertraut.**
- **Prüfen Sie vor jeder Fahrt die Bremsen auf ihre Funktion. Falsch eingestellte oder mangelhaft reparierte Bremsen können zu verminderter Bremsleistung oder gar zum völligen Versagen der Bremsen führen.**
- **Die Bremsleistung ist von vielen Faktoren abhängig. Sie kann sich z.B. aufgrund der Bodenbeschaffenheit (Schotterwege, Rollsplitt, usw.), zusätzlicher Zuladung, Bergabfahrten oder widriger Wetterbedingungen teils erheblich verringern. Bei nassem Untergrund kann der Bremsweg um ca. 60% länger sein als bei trockenem Untergrund. Stellen Sie deshalb Ihr Fahrverhalten entsprechend darauf ein. Fahren Sie langsamer und besonders umsichtig.**
- **Vermeiden Sie ruckartiges und starkes Bremsen, um ein mögliches Rutschen bzw. Blockieren der Laufräder zu vermeiden.**
- **Lassen Sie Wartungsarbeiten und Reparaturen an den Bremsen nur durch ausreichend qualifiziertes Fachpersonal durchführen. Falsch eingestellte oder mangelhaft reparierte Bremsen können zur verminderten Bremsleistung oder gar zum völligen Versagen der Bremsen führen.**
- **Tauschen Sie Bremskomponenten nur gegen Original-Ersatzteile aus, da nur so eine ordnungsgemäße Funktion gewährleistet werden kann.**

Das Fahrrad ist mit mindestens zwei voneinander unabhängigen Bremsen an Vorder- und Hinterrad ausgestattet. Je nach Modellvariante sind unterschiedliche Bremstypen verbaut:

- V-Brake-Felgen-Bremse (Bremshebel)
- mechanische Scheibenbremse / hydraulische Scheibenbremse (Bremshebel)
- Hydraulische Felgenbremse (Bremshebel)
- Rücktrittbremse

BREMSHEBEL

Durch Drücken des Bremshebels betätigen Sie die folgende Bremse:

MODELL MIT ZWEI BREMSHEBELN	LINKER BREMSHEBEL	Vorderradbremse
	RECHTER BREMSHEBEL	Hinterradbremse
MODELL MIT EINEM BREMSHEBEL	RECHTER BREMSHEBEL	Vorderradbremse

V-BRAKE-FELGENBREMSE

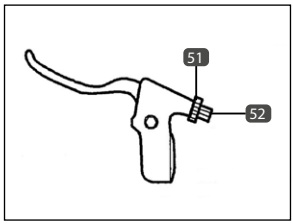
GEFAHR!

UNFALLGEFAHR!

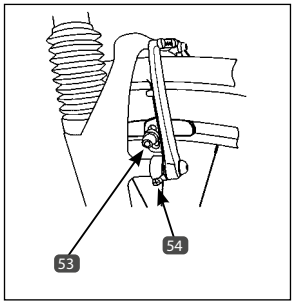
- **Die Bremsbeläge müssen stets frei von Schmutz, Fetten und Ölen sein, da die Bremsleistung sonst rapide oder gar vollkommen nachlassen kann.**
- **Kontrollieren Sie vor jeder Fahrt den Abnutzungsgrad der Bremsschuhe. Beim Fahren mit stark abgenutzten Bremsschuhen kann es zu einem völligen Bremsleistungsverlust kommen!**
- **Tauschen Sie die Bremsschuhe nur gegen Original-Ersatzteile aus. Achten Sie unbedingt darauf, dass Sie nur Bremsschuhe verwenden, die für die verwendete Felge geeignet sind (Stahl oder Alu). Eine ordnungsgemäße Funktion ist sonst nicht gewährleistet.**
- **Wechseln Sie die Bremsschuhe immer nur paarweise aus, da die Bremse sonst nicht korrekt arbeitet oder sich die Bremsleistung vermindert.**

BREMSHEBEL EINSTELLEN

Der Leerweg des Bremshebels wird durch die Spannung des Bremszuges reguliert.

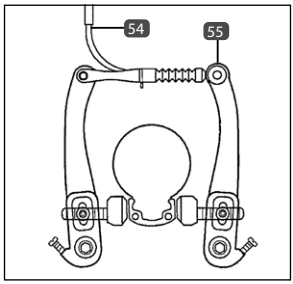


1. Lösen Sie den Konterring 51 und drehen Sie anschließend an der Einstellschraube 52, um den Leerweg des Bremshebels zu regulieren.
2. Halten Sie die Einstellschraube 52 fest und ziehen Sie den Konterring 51 fest an, bis er gegen das Hebelgehäuse drückt.
3. Betätigen Sie nach dem Einstellen den Bremshebel ca. 8–10 mal im Stand, um Spielräume am Bremshebel und an den Bremsbelägen zu beseitigen.
4. Justieren Sie den Leerweg des Bremshebels gegebenenfalls noch einmal nach.



BREMSSCHUHE AUSTAUSCHEN

Die Bremsbeläge (auch Bremsschuhe genannt) verschleißen bei Benutzung. Kontrollieren Sie deshalb regelmäßig den Abnutzungsgrad und tauschen Sie sie spätestens beim Bremskraftverlust umgehend aus:



1. Lösen Sie die Schrauben der Bremsschuhe 53 auf der linken und rechten Seite mit einem 5-mm-Innensechskantschlüssel.
2. Hängen Sie den Bremszug 55 aus.
3. Tauschen Sie beide Bremsschuhe aus.
4. Hängen Sie den Bremszug 55 wieder ein.
5. Stellen Sie anschließend die Bremsschuhe sowie den Bremshebel neu ein.

BREMSSCHUHE EINSTELLEN

Die Einstellung der V-Brake-Felgenbremse ist an Vorder- und Hinterrad gleich. Richten Sie zunächst die Bremsschuhe parallel zur Felge aus:

1. Lösen Sie (falls noch nicht geschehen) die Schrauben der Bremsschuhe 53 mit einem 5-mm-Innensechskantschlüssel.
2. Richten Sie die gelösten Bremsschuhe parallel zur Felge aus.
3. Ziehen Sie die Bremsschuh-Schrauben 53 fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).

Passen Sie anschließend den Abstand der Bremsschuhe zur Felge an:

Der Abstand der Bremsschuhe zur Felge sollte auf beiden Seiten ca. 1 mm betragen. Bei Betätigung des Bremshebels müssen beide Bremsschuhe zeitgleich mit der Felge Kontakt haben.

1. Stellen Sie den Abstand der Bremsschuhe ein, indem Sie an der Stellschraube 54 drehen:

ABSTAND ZUR FELGE VERGRÖSSERN	**im Uhrzeigersinn**
ABSTAND ZUR FELGE VERRINGERN	**gegen Uhrzeigersinn**

2. Stellen Sie anschließend den Bremshebel, wie im Kapitel „Bremshebel" beschrieben, ein.
3. Wiederholen Sie den Vorgang, falls sich der Hebel immer noch zu leicht schließen läßt.

HYDRAULISCHE FELGENBREMSE (MAGURA)

GEFAHR!

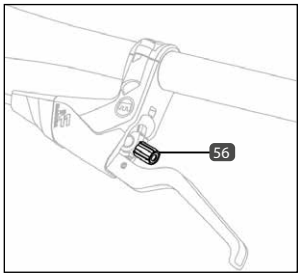
UNFALLGEFAHR!

- **Die Bremsbeläge müssen stets frei von Schmutz, Fetten und Ölen sein, da die Bremsleistung sonst rapide oder gar vollkommen nachlassen kann.**
- **Kontrollieren Sie vor jeder Fahrt den Abnutzungsgrad der Bremsbeläge. Beim Fahren mit stark abgenutzten Bremsbelägen kann es zu einem völligen Bremskraftverlust kommen!**
- **Tauschen Sie die Bremsschuhe nur gegen Original-Ersatzteile aus. Achten Sie unbedingt darauf, dass Sie nur Bremsschuhe verwenden, die für die verwendete Felge geeignet sind (Stahl oder Alu). Eine ordnungsgemäße Funktion ist sonst nicht gewährleistet.**
- **Wechseln Sie die Bremsschuhe immer nur paarweise aus, da die Bremse sonst nicht korrekt arbeitet oder sich die Bremskraft vermindert.**

WARTUNG

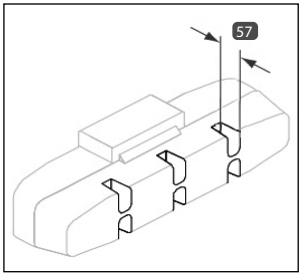
Das eingefüllte MAGURA-Bremsöl unterliegt keiner Alterung. Die MAGURA Felgenbremse muss somit im Normalbetrieb nicht regelmäßig entlüftet oder frisch befüllt werden. Sollte es z.B. aufgrund einer defekten Bremsleitung dennoch nötig sein, so lassen Sie dies nur durch qualifiziertes Fachpersonal mit entsprechendem Spezialwerkzeug durchführen.

DRUCKPUNKT EINSTELLEN / BREMSBELAGVERSCHLEISS AUSGLEICHEN



Sie können den Druckpunkt der Bremse am Bremshebel einstellen. Diese Arbeit muss auch durchgeführt werden, um den Bremsbelagverschleiß auszugleichen.

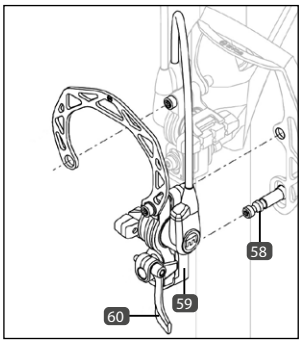
1. Drehen Sie die Torx-Schraube 56 im Uhrzeigersinn ein, um die Bremsbeläge näher an die Felgenflanke zu bringen. Der Druckpunkt am Bremshebel setzt nun früher ein.
   Sie benötigen für diese Arbeit einen Torx 25-Schlüssel.

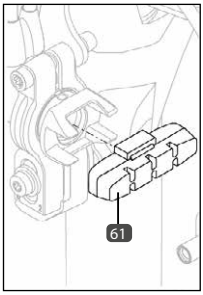


BREMSSCHUHE AUSTAUSCHEN

Tauschen Sie die MAGURA-Bremsschuhe umgehend aus, sobald die Tiefe der Einkerbung auf dem Bremsbelag geringer als 1 mm ist 57:

1. Drehen Sie die Torx-Schraube 56 gegen den Uhrzeigersinn zurück.
2. Drücken Sie den Hebel 60 des Schnellspanners nach unten, um ihn zu öffnen (OPEN).
3. Nehmen Sie den Bremszylinder 59 vom Cantilever-Sockel 58 ab.
4. Bauen Sie (wenn nötig) das Laufrad aus.
5. Ziehen Sie die verschlissenen Bremsschuhe ab.
6. Reinigen Sie die Bremsschuhaufnahme.
7. Stecken Sie die neuen Bremschuhe 61 in die Aufnahme, bis diese einrasten.
8. Bauen Sie das Laufrad, falls ausgebaut, wieder ein.
9. Stecken Sie den Bremszylinder 59 auf den Cantilever-Sockel 58.
10. Schließen Sie den Schnellspannhebel 60, indem Sie ihn nach oben drücken (CLOSE). Sollte sich der Hebel zu leicht schließen lassen, so muss die Schnellspannschraube nachgestellt werden.





SCHNELLSPANNER EINSTELLEN

1. Drücken Sie den Hebel 60 des Schnellspanners nach unten, um ihn zu öffnen (OPEN).
2. Drehen Sie die Schnellspannschraube eine 1/4 Umdrehung im Uhrzeigersinn ein.
3. Schließen Sie den Schnellspannhebel 60, indem Sie ihn nach oben drücken (CLOSE).
4. Wiederholen Sie den Vorgang, falls sich der Hebel immer noch zu leicht schließen läßt.

HYDRAULISCHE SCHEIBENBREMSE

GEFAHR!

UNFALLGEFAHR!

- **Die maximale Bremsleistung wird bei einer neuen Bremsscheibe bzw. neuen Bremsbelägen erst nach einigen Bremsvorgängen erreicht!**
- **Die Bremsscheibe wird beim Bremsen sehr heiß und kann Verbrennungen verursachen. Darüber hinaus können die Scheibenkanten scharf sein und Schnittverletzungen verursachen. Berühren Sie sie deshalb nicht, wenn die Scheibe heiß ist oder sie sich dreht.**
- **Verwenden Sie für die hydraulische Bremsanlage von Shimano und Tektro nur Mineralöl, für alle anderen Typen nur DOT4 oder eine gleichwertige Bremsflüssigkeit. Es kann sonst zu Fehlfunktionen, bis hin zum Bremsversagen führen.**

SCHEIBENBREMSE EINSTELLEN

Einstellarbeiten sind an der hydraulischen Scheibenbremsanlage in der Regel nicht notwendig. Die Bremsbeläge zentrieren sich durch Betätigen der Bremshebel selbstständig.

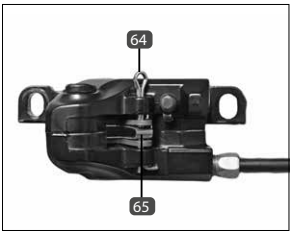
BREMSBELAG WECHSELN

GEFAHR!

UNFALL- UND BESCHÄDIGUNGSGEFAHR!

- **Tauschen Sie die Bremsbeläge aus, sobald die Stärke unter 0,5 mm liegt. Die Bremsleistung kann sonst bis zum völligen Bremskraftverlust nachlassen sowie die Bremsanlage beschädigen.**

1. Lösen Sie die beiden Schrauben 62 / 63 des Bremssattels mit einem 5 mm-Innensechskantschlüssel.
2. Nehmen Sie den Bremssattel von der Bremsscheibe ab.
3. Biegen Sie das gekrümmte Ende des Sicherungssplintes 64 gerade. Verwenden Sie hierzu ein geeignetes Werkzeug (z. B. Zange).
4. Ziehen Sie den Sicherungssplint 64 heraus.
5. Wechseln Sie die Bremsbeläge 65 aus.
6. Führen Sie den Sicherungssplint 64 wieder ein und biegen Sie das offene Ende so um, dass sich der Splint nicht aus der Halterung lösen kann. Verwenden Sie hierfür ein geeignetes Werkzeug (z. B. Zange).
7. Befestigen Sie den Bremssattel, indem Sie die beiden Schrauben 62 / 63 mit einem 5 mm-Innensechskantschlüssel festziehen.
8. Betätigen Sie mehrmals die entsprechende Bremse, um die neuen Bremsbeläge im Bremssattel zu zentrieren. Falls noch Schleifgeräusche auftreten, stellen Sie die Bremse wie beschrieben ein.



MECHANISCHE SCHEIBENBREMSE

GEFAHR!

UNFALLGEFAHR!

- **Die maximale Bremsleistung wird bei einer neuen Bremsscheibe bzw. Bremsbelägen erst nach einigen Bremsvorgängen erreicht!**
- **Die Bremsscheibe wird beim Bremsen sehr heiß und kann Verbrennungen verursachen. Darüber hinaus können die Scheibenkanten scharf sein und Schnittverletzungen verursachen. Berühren Sie sie deshalb nicht, wenn die Scheibe heiß ist oder sie sich dreht.**

SCHEIBENBREMSE EINSTELLEN

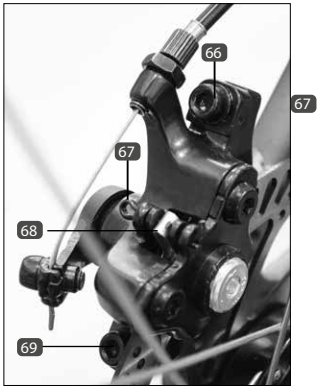
Einstellarbeiten sind an der Scheibenbremsanlage in der Regel nicht notwendig. Die Bremsbeläge zentrieren sich durch Betätigen der Bremshebel selbstständig.

BREMSBELAG WECHSELN

GEFAHR!

UNFALL- UND BESCHÄDIGUNGSGEFAHR!

- **Tauschen Sie die Bremsbeläge aus, sobald die Stärke unter 0,5 mm liegt. Die Bremsleistung kann sonst bis zum völligen Bremskraftverlust nachlassen sowie die Bremsanlage beschädigen.**



1. Lösen Sie die beiden Schrauben 66 / 69 des Bremssattels mit einem 5 mm-Innensechskantschlüssel.
2. Nehmen Sie den Bremssattel von der Bremsscheibe ab.
3. Biegen Sie das gekrümmte Ende des Sicherungssplintes gerade. Verwenden Sie hierzu ein geeignetes Werkzeug (z. B. Zange).
4. Ziehen Sie den Sicherungssplint 67 heraus.
5. Wechseln Sie die Bremsbeläge 68 aus.
6. Führen Sie den Sicherungssplint 67 wieder ein und biegen Sie das offene Ende so um, dass sich der Splint nicht aus der Halterung lösen kann. Verwenden Sie hierfür ein geeignetes Werkzeug (z. B. Zange).
7. Befestigen Sie den Bremssattel, indem Sie die beiden Schrauben 66 / 69 mit einem 5 mm-Innensechskantschlüssel festziehen.
8. Betätigen Sie mehrmals (mindestens 10x) die entsprechende Bremse, um die neuen Bremsbeläge im Bremssattel zu zentrieren. Falls noch Schleifgeräusche auftreten, stellen Sie die Bremse wie beschrieben ein.

RÜCKTRITTBREMSE

GEFAHR!

UNFALLGEFAHR!

- **Die Rücktrittbremse ist nur bei einer korrekt sitzenden Kette funktionsfähig! Bei einer abgesprungenen Kette können Sie mit der Rücktrittbremse nicht bremsen!**
- **Bei starken Bremsvorgängen kann das Hinterrad blockieren und Sie können die Kontrolle beim Fahren verlieren.**
- **Benutzen Sie bei langen Abfahrten unbedingt auch die Felgenbremsen, um eine Überhitzung der Rücktrittbremse zu vermeiden. Es kann sonst zu einer plötzlichen oder verringerten Bremsleistung der Rücktrittbremse führen.**

RÜCKTRITTBREMSE BEDIENEN

Sie betätigen die Rücktrittbremse durch eine Pedalbewegung in die entgegengesetzte Fahrtrichtung.

WARTUNG

Die Rücktrittbremse ist wartungsfrei und muss nicht nachgestellt werden.

FAHRRADSTÄNDER

ACHTUNG!

BESCHÄDIGUNGSGEFAHR!

- **Bei falscher Bedienung des Fahrradständers besteht die Gefahr, dass das Fahrrad umfällt und beschädigt wird.**
- **Benutzen Sie den Fahrradständer nicht in abschüssigem Gelände, sondern nur auf einem ebenen und festen Untergrund. Das Fahrrad könnte sonst umfallen.**

FAHRRADSTÄNDER BEDIENEN

1. Um das Fahrrad zu verwenden, richten Sie das Fahrrad auf und klappen Sie den Fahrradständer nach oben.
2. Um das Fahrrad zu parken, halten Sie das Fahrrad fest und klappen Sie den Fahrradständer nach unten.

LAUFRÄDER

ACHTUNG!

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- **Überprüfen Sie vor jeder Fahrt, ob das Profil der Reifen abgenutzt ist und ob offensichtliche Beschädigungen vorliegen. Tauschen Sie im Zweifelsfall den Reifen umgehend gegen einen Original-Ersatzreifen aus.**
- **Tauschen Sie defekte Reifen und Schläuche nur in der für die Felge passenden Größe aus, da nur so eine ordnungsgemäße Funktion sichergestellt werden kann.**
- **Der auf dem Reifen angegebene Höchstdruck darf in keinem Fall überschritten werden, da der Schlauch sonst platzen kann!**
- **Die Reifen müssen immer über ausreichend Luftdruck verfügen! Bei zu geringem Luftdruck kann das Fahrverhalten, speziell in Kurven, negativ beeinträchtigt werden. Auch können die Reifen durchschlagen und die Felgen beschädigen. Darüber hinaus verschleißen die Reifen schneller.**

REIFEN | SCHLAUCH

Die Angabe der Reifengröße ist auf dem Reifen eingeprägt. Sie wird in Millimetern (ETRTO-Norm) bzw. Zoll angegeben. 47-622 bedeutet z.B., dass die Reifenbreite 47 mm und der innere Reifendurchmesser 622 mm beträgt.

Halten Sie den auf dem Reifen angegebenen Mindest- bzw. Höchstdruck ein. Liegt der Reifendruck unter dem angegebenen Mindestdruck, so kann der Gummimantel Schaden nehmen, da er zu stark durchgewalkt wird und die Flanken Risse bekommen. Liegt der Druck dagegen über dem angegebenen Höchstdruck, so kann der Schlauch platzen. Sie können den genauen Reifendruck mit einer Luftpumpe mit eingebautem Manometer oder einem externen Luftdruckprüfgerät messen.

REFLEXIONSSTREIFEN

Bei Felgen bzw. Reifen mit Reflexionsstreifen sind gesetzlich keine zusätzlichen Speichen-Reflektoren erforderlich.

PANNENSCHUTZ

Das Pannenschutz-System für Schläuche bzw. Reifen macht Reparaturen bei kleinen Durchstichen (bis ca. 3 mm) unnötig.

SPEICHEN

ACHTUNG!

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- **Lockere Speichen müssen stets sofort nachgezogen und beschädigte oder gerissene Speichen umgehend ersetzt werden.**

ACHTUNG!

- **Lassen Sie Wartungs- und Reparatur-Arbeiten, die die Speichen betreffen (z.B. Speichen nachziehen, ersetzen oder Laufrad zentrieren), ausschließlich von einer Fachkraft mit geeignetem Werkzeug durchführen. Nur so kann eine ordnungsgemäße Funktion sichergestellt werden.**

Speichen verbinden die Felge mit der Nabe. Die gleichmäßige Spannung der Speichen ist für den Rundlauf und die Stabilität des Laufrades verantwortlich. Mit der Zeit können sich die Speichen setzen und ein Nachspannen und eine Zentrierung notwendig machen.

FELGE

GEFAHR!

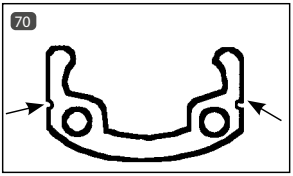
UNFALLGEFAHR!

- **Bei Verwendung einer Felgenbremse müssen die Felgenflanken stets frei von Schmutz, Ölen und Fetten sein, da sonst die Bremsleistung nachlassen oder die Bremse sogar völlig wirklungslos werden kann.**

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- **Tauschen Sie verschlissene Felgen umgehend aus, da die Felge sonst unter Belastung brechen kann.**

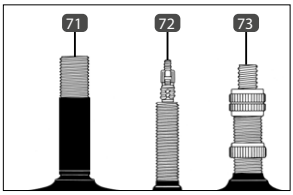
Durch den Gebrauch einer Felgenbremse verschleißt die Felge mit der Zeit. Als Verschleißindikator ist deshalb eine Nut bzw. ein Punkt an der Seitenflanke der Felge angebracht (70). Ist dieser nicht mehr sichtbar, so ist der Verschleiß bereits fortgeschritten und die Felge muss umgehend ausgetauscht werden.



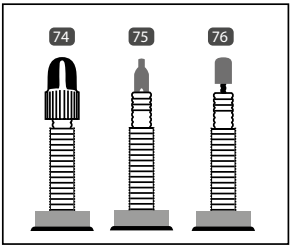
SCHLAUCHVENTILE

Es gibt 3 verschiedene Fahrrad-Ventilarten:

71 Schrader-/Autoventil
72 Sclaverandventil
73 Dunlop-/Blitzventil



Nehmen Sie zum Aufpumpen zuerst die Ventilkappe 74 ab und verwenden Sie eine zum Fahrradventil passende Luftpumpe. Bei Sclaverandventilen ist zu beachten, dass sowohl zum Aufpumpen als auch zum Luft ablassen zusätzlich noch eine kleine Rändelmutter 75 / 76 gelöst und mit dem Finger kurz von oben angetippt werden muss. Nach dem Pumpvorgang muss die Sicherungsmutter 75 / 76 wieder zugedreht und die Ventilkappe 74 aufgesetzt werden.



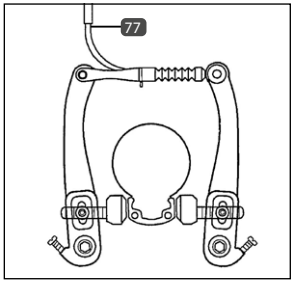
VORDERRAD

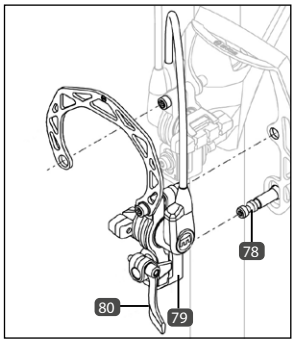
GEFAHR!

UNFALLGEFAHR!

- **Bei nicht korrekt eingebauten Laufrädern kann das Brems- und Fahrverhalten negativ beeinträchtigt werden.**
- **Ziehen Sie alle zuvor gelösten Schrauben und Muttern wieder fest an. Das Vorderrad kann sich sonst während der Fahrt lösen! Führen Sie nach dem Einbau vorsichtig eine Testfahrt durch.**

VORDERRAD AUSBAUEN





1. V-Brake-Felgenbremse: Hängen Sie den Bremszug 77 aus, um das Laufrad später einfacher herausnehmen zu können.
   Hydraulische Felgenbremse: Öffnen Sie den Schnellspannhebel 80 der Felgenbremse [OPEN].
2. Hydraulische Felgenbremse: Nehmen Sie den Bremszylinder 79 vom Cantilever-Sockel 78 ab, um das Laufrad später einfacher herausnehmen zu können.
3. Lösen Sie die Muttern, die den festen Sitz des Vorderrades gewährleisten, mit einem 15-mm-Schlüssel.
4. Nehmen Sie die Muttern samt Unterlegscheiben von der Achse ab.
5. Ziehen Sie das Vorderrad aus der Achsaufnahme heraus.

VORDERRAD EINBAUEN

1. Setzen Sie das Vorderrad gerade in die Achsaufnahme.
2. Stecken Sie die Unterlegscheiben und Muttern auf die Achse.
3. Ziehen Sie die Achsmuttern mittels eines 15-mm-Schlüssels wieder fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).
4. Setzen Sie beide Kappen auf die Achsmuttern.
5. V-Brake-Felgenbremse: Hängen Sie den Bremszug 77 wieder ein.
   Hydraulische Felgenbremse: Stecken Sie den Bremszylinder 79 wieder auf den Cantilever-Sockel 78.
6. Hydraulische Felgenbremse: Schließen Sie den Schnellspannhebel 80 [CLOSE]. Sollte sich der Hebel zu leicht schließen lassen, so muss die Schnellspannschraube nachgestellt werden (s. Kapitel Bremsen).
7. Prüfen Sie, ob die Felgenbremse ordnungsgemäß funktioniert. Stellen Sie sie gegebenenfalls neu ein (s. Kapitel Bremse).

HINTERRAD

Die Vorgehensweise beim Aus- und Einbau des Hinterrades ist von dem verbauten Schaltsystem abhängig (siehe Kapitel Gangschaltung).

TRETKURBEL

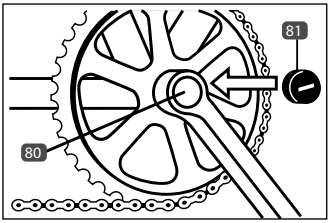
ACHTUNG!

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- **Prüfen Sie regelmäßig, ob die Verschraubung der Tretkurbel fest sitzt. Die Pedalarme können sich sonst lösen und die Tretkurbel samt Innenlager kann beschädigt werden.**

TRETKURBEL NACHZIEHEN

1. Entfernen Sie, falls vorhanden, auf beiden Seiten die Abdeckkappe 81, z.B. mit Hilfe eines Schraubendrehers.
2. Ziehen Sie die darunter liegende Schraube 80, je nach Modell, mit einem 8-mm-Innensechskantschlüssel oder einer Spezialnuss lt. Drehmomentvorgabe fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).
3. Stecken Sie die Abdeckkappe 81 wieder auf.



GANGSCHALTUNG

NABENSCHALTUNGEN

SCHALTUNG BEDIENEN

Um einen Gang zu wechseln, müssen Sie den Schaltdrehgriff drehen. Halten Sie während des Schaltvorganges kurz mit der Tretbewegung inne, damit das Getriebe umschalten kann.

SCHALTUNG EINSTELLEN / HINTERAD EIN- UND AUSBAUEN

GEFAHR!

UNFALLGEFAHR!

- **Bei nicht korrekt eingebauten Laufrädern kann das Brems- und Fahrverhalten negativ beeinträchtigt werden.**
- **Ziehen Sie alle zuvor gelösten Schrauben und Muttern wieder fest an. Prüfen Sie, ob die Sicherungsscheibe korrekt sitzt. Das Hinterrad kann sich sonst während der Fahrt lösen! Führen Sie nach dem Einbau vorsichtig eine Testfahrt durch.**

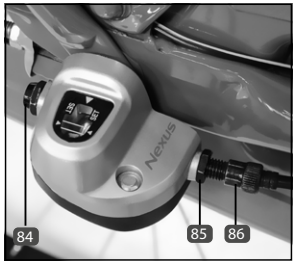
Nachfolgend finden Sie Beschreibungen zum Einstellen der unterschiedlichen Schaltsysteme und des Aus- und Einbaus des Hinterrades:

SHIMANO NEXUS INTER 3

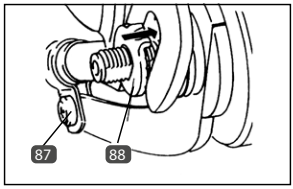
SCHALTUNG EINSTELLEN

1. Schalten Sie am Drehgriff vom 1. in den 2. Gang.
2. Prüfen Sie, ob die gelbe Markierung 82 mittig innerhalb der beiden Begrenzungslinien 83 steht.
3. Muss die Schaltung nachgestellt werden, so lösen Sie zuerst die Kontermutter 85.
4. Stellen Sie anschließend die Schaltung mittels der Einstellschraube 86 ein.
5. Ziehen Sie nach dem Einstellen die Kontermutter 85 wieder fest an.
6. Überprüfen Sie die korrekte Funktion der Schaltung durch mehrmaliges Durchschalten der Gänge.

HINTERRAD AUSBAUEN



1. Legen Sie am Schaltgriff den 1. Gang ein.
2. Lösen Sie die Befestigungsschraube 84 an der Schaltbox.
3. Nehmen Sie die Schaltbox ab.
4. Ziehen Sie den nun sichtbaren Schaltstift aus der Achsbohrung heraus.
5. Lösen Sie die Schraube des Bremsgegenhalters 87 auf der linken Seite des Fahrrades mit einem Schraubendreher.
6. Lösen Sie die Achsmuttern auf beiden Seiten des Hinterrades mit einem 15-mm-Schlüssel.



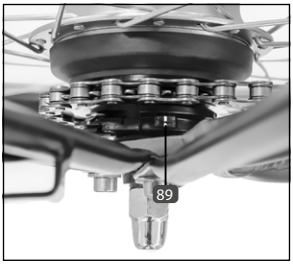
HINTERRAD EINBAUEN

1. Legen Sie am Schaltgriff den 1. Gang ein.
2. Legen Sie die Kette auf das Ritzel.
3. Setzen Sie das Hinterrad in das Ausfallende. Achten Sie darauf, dass das Laufrad gerade in der Aufnahme sitzt und die Kette angemessen gespannt ist.
   (siehe Kapitel Kettenspannung).
4. Setzen Sie die Sicherungsscheibe 88 linksseitig so auf die Achse, dass die Verzahnung im Ausfallende liegt.
5. Stecken Sie die Unterlegscheibe auf die rechte Achsseite.
6. Befestigen Sie das Laufrad beidseitig mit den Achsmuttern. Ziehen Sie diese mit einem 15-mm-Schlüssel fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).
7. Befestigen Sie den Gegenhalterbügel auf der linken Seite mit-

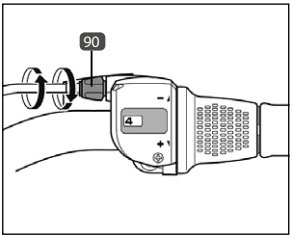
tels der Rohrschellen-Verschraubung 87 am Rahmen.
8. Schieben Sie den Schaltstift bis zum Anschlag in die Achsführung auf der rechten Seite.
9. Stellen Sie sicher, dass der 1. Gang eingelegt ist.
10. Stecken Sie die Schaltbox auf die rechte Achsmutter.
11. Fixieren Sie die Schaltbox mit der unteren Befestigungsmutter 84.
12. Stellen Sie die Schaltung ein (s. Kapitel Schaltung).

SHIMANO NEXUS INTER 7

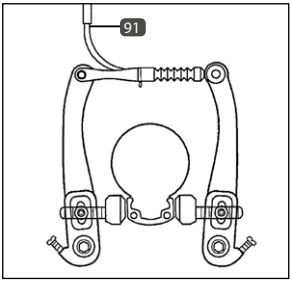
SCHALTUNG EINSTELLEN



1. Schalten Sie den Drehgriff vom 1. in den 4. Gang.
2. Prüfen Sie die aktuelle Schalteinstellung, indem Sie sich die beiden gelben Markierungen an der Hinterradnabe anschauen (89). Die Schaltung ist richtig eingestellt, wenn beide Markierungen genau gegenüber auf einer Höhe liegen.
3. Sie stellen die Schaltung nach, indem Sie an der schwarzen Einstellschraube am Drehgriff der Gangschaltung drehen (90).
4. Überprüfen Sie die korrekte Funktion der Schaltung durch mehrmaliges Durchschalten der Gänge.



HINTERRAD AUSBAUEN

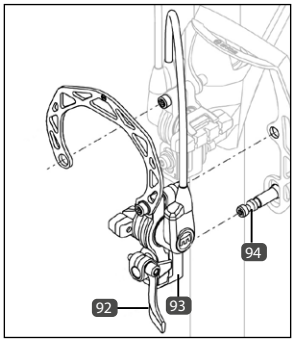


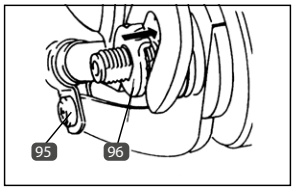
1. Schalten Sie den Drehgriff in den 1. Gang.
2. V-Brake-Felgenbremse: Hängen Sie den Bremszug 91 aus, um das Laufrad später einfacher herausnehmen zu können. Hydraulische Felgenbremse: Öffnen Sie den Schnellspannhebel 92 der Felgenbremse [OPEN].
3. Hydraulische Felgenbremse: Nehmen Sie den Bremszylinder 93 vom Cantilever-Sockel 94 ab, um das Laufrad später einfacher herausnehmen zu können.
4. Lösen Sie den Bremsgegenhalter auf der linken Seite des Fahrrades 95.
5. Lösen Sie die Achsmuttern auf beiden Seiten des Hinterrades mit einem 15-mm-Schlüssel.
6. Nehmen Sie die beiden Achsmuttern samt Sicherungsscheiben 96 von der Achse ab.
7. Ziehen Sie das Hinterrad aus dem Ausfallende heraus.
8. Um das Hinterrad vom Schaltzug zu lösen, drehen Sie den Si-

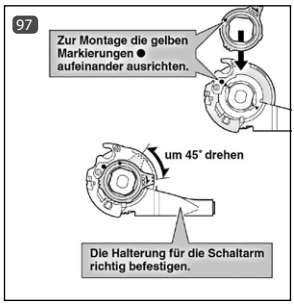
cherungsring 97 um ca. 45° gegen den Uhrzeigersinn. Sie können jetzt den Sicherungsring sowie den Schaltarm vom Hinterrad trennen.

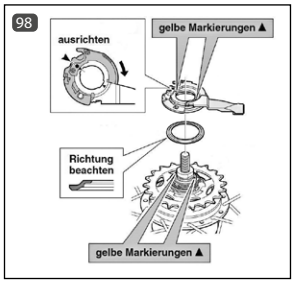
HINTERRAD EINBAUEN

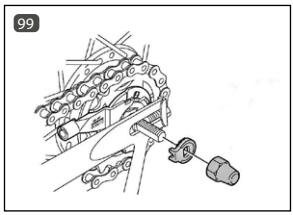
1. Setzen Sie den Schaltarm auf die Nabe des Hinterrades. Beachten Sie, dass die gelben Markierungen des Schaltarms deckungsgleich mit den gelben Markierungen der Nabe sind (98).
2. Setzen Sie den Sicherungsring auf den Schaltarm und drehen diesen um ca. 45° im Uhrzeigersinn (97 + 98).
3. Setzen Sie das Hinterrad in das Ausfallende.
4. Setzen Sie die Sicherungsscheiben so auf die Achse, dass die Verzahnung im Ausfallende liegt (99).
5. Fixieren Sie das Hinterrad mit den Achsmuttern. Achten Sie darauf, dass das Laufrad gerade in der Aufnahme sitzt und die Kette angemessen gespannt ist (siehe Kapitel Kettenspannung).
6. Befestigen Sie den Gegenhalterbügel auf der linken Seite mittels der Rohrschellen-Verschraubung am Rahmen (95).
7. V-Brake-Felgenbremse: Hängen Sie den Bremszug 91 wieder ein.
   Hydraulische Felgenbremse: Stecken Sie den Bremszylinder 93 wieder auf den Cantilever-Sockel 94.
8. Hydraulische Felgenbremse: Schließen Sie den Schnellspannhebel 92 [CLOSE]. Sollte sich der Hebel zu leicht schließen lassen, so muss die Schnellspannschraube nachgestellt werden (s. Kapitel Bremsen).
9. Prüfen Sie, ob die Felgenbremse ordnungsgemäß funktioniert. Stellen Sie sie gegebenenfalls neu ein (s. Kapitel Bremse).
10. Stellen Sie die Schaltung ein (s. Kapitel Gangschaltung einstellen).











KETTENSCHALTUNG

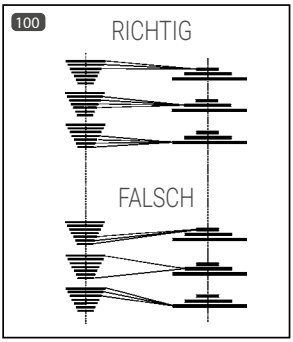
ACHTUNG!

UNFALLGEFAHR!

- **Treten Sie während des Schaltvorganges nicht in den Rücktritt, da die Kette sonst abspringen kann.**

SCHALTUNG BEDIENEN

Führen Sie bei einer Kettenschaltung den Schaltvorgang erst durch, wenn Sie etwas Kraft aus der Pedale genommen haben. Vermeiden Sie einen zu großen Schräglauf der Kette (100), da es sonst zu Schleifgeräuschen kommen kann und sich der Verschleiß an Kettenblatt, Ritzel und Kette überdurchschnittlich erhöht.

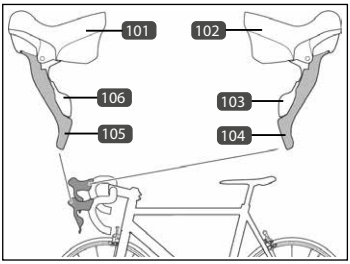


RAPIDFIRE-SCHALTHEBEL

Sie können die Gänge der Kettenschaltung mittels des linken und rechten Schalthebels exakt schalten. Mit dem rechten Schalthebel schalten Sie das hintere Schaltwerk und mit dem linken (falls vorhanden) das vordere Kettenblatt.

DUAL-CONTROL-SCHALTHEBEL

Mit dem rechten Schalt/Bremshebel 102 schalten Sie das hintere Schaltwerk und mit dem linken 101 das vordere Kettenblatt.
Um auf einen größeren Zahnkranz/Kettenblatt zu schalten, betätigen Sie den Hebel 104 / 105 seitlich nach innen. Um auf einen kleineren Zahnkranz/Kettenblatt zu schalten, betätigen Sie den Hebel 106 / 103 seitlich nach innen.



DREHGRIFFSCHALTER

Drehen Sie am Drehgriffschalter, um den Gang zu wechseln. Das Sichtfenster bzw. der Preil am Drehgriffschalter zeigt Ihnen den eingelegten Gang an. Mit dem rechten Schalthebel schalten Sie das hintere Schaltwerk und mit dem linken (sofern vorhanden) das vordere Kettenblatt.

KETTENSCHALTUNG EINSTELLEN

Jede Kettenschaltung muss von Zeit zu Zeit nachgestellt werden. Erfolgt dies nicht, müssen Sie mit erhöhtem Verschleiß, verringertem Schaltkomfort bis hin zum Funktionsversagen des Schaltsystems rechnen.

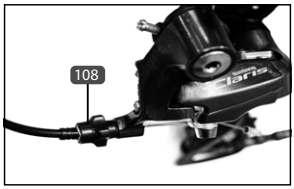
Achten Sie deshalb stets darauf, dass die Schaltung einwandfrei funktioniert. Sollten sich z.B. die Gänge nicht mehr einwandfrei schalten lassen oder hören Sie beim Schalten ungewöhnliche Geräusche, so muss die Kettenschaltung meistens nachgestellt werden.
Vorarbeiten

Bevor Sie mit den Schalteinstellungen anfangen, kontrollieren Sie vorab folgende Dinge:

1. Prüfen Sie, ob die Schaltzüge bzw. Zughüllen eventuell nur verdreckt sind.
2. Das Hinterrad muss fest sitzen und darf keinesfalls Spiel haben.
3. Das Schaltwerk darf nicht verbogen sein. Schauen Sie hierfür von hinten auf die beiden Schaltrollen. Diese müssen genau übereinander liegen, sodass die Kette von der Spannrolle zur Leitrolle ganz gerade läuft.

ZUGSPANNUNG EINSTELLEN

Ist die Kettenschaltung verstellt, so reicht es oft bereits aus, wenn Sie lediglich die Zugspannung am linken oder rechten Schaltgriff bzw. am Schaltwerk nachjustieren (je nach Modell):



1. Ziehen Sie die Schraube 107 /108 leicht an.
2. Prüfen Sie, ob sich die Gänge sauber schalten lassen. Sollte dies nicht der Fall sein, so drehen Sie die Schraube noch weiter an. Drehen Sie sie ggf. auch in die entgegengesetzte Richtung.

Sollte sich die Kettenschaltung mittels der Zugspannung nicht justieren lassen, so muss das Schaltwerk neu eingestellt werden.

SCHALTWERK EINSTELLEN

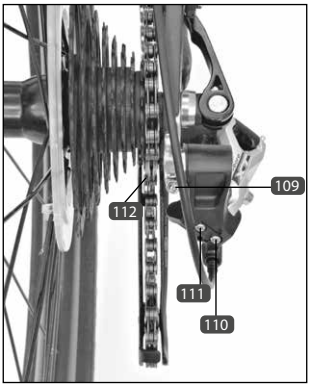
ACHTUNG!

UNFALLGEFAHR!

- **Ist das Schaltwerk nicht richtig eingestellt, so kann dies zu Schäden an der Kette und dem Schaltwerk führen. Das Schaltwerk kann bei falscher Einstellung in die Speichen geraten.**

1. Schalten Sie die Kette auf das größte Kettenblatt und das kleinste Ritzel des hinteren Schaltwerks.
2. Drehen Sie nun an der Stellschraube H 111, bis die Leitrolle 112 exakt unter dem kleinsten Ritzel steht.

3. Schalten Sie die Kette auf das kleinste Kettenblatt und das größte Ritzel des Schaltwerks.
4. Auch hier muss die Leitrolle exakt unter dem Ritzel stehen. Korrigieren Sie dies gegebenenfalls mittels der Stellschraube L 110. Achten Sie darauf, dass die Kette auf keinen Fall die Speichen berührt.
5. Stellen Sie mit der Einstellschraube 107 / 108 die Zugspannung nach. Die Kette muss sich geschmeidig in beide Richtungen schalten lassen.
6. Mit der Stellschraube B 109 stellen Sie die Umschlingung der Ritzel ein. Auf dem größten Ritzel sollte der Abstand zwischen den Zähnen der oberen Leitrolle des Schaltwerks und den Kassettenzähnen fünf bis sieben Millimeter betragen.



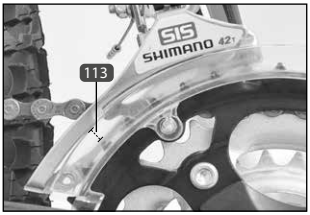
KETTENUMWERFER EINSTELLEN

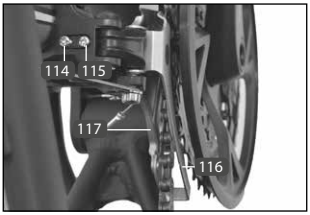
ACHTUNG!

BESCHÄDIGUNGSGEFAHR!

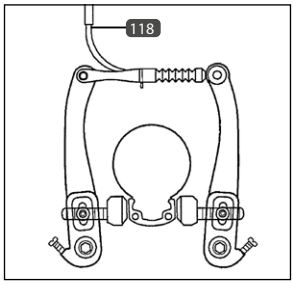
- **Sollten während der Fahrt Schleifgeräusche am Kettenumwerfer auftreten, überprüfen Sie umgehend die Einstellung des Kettenumwerfers. Es können sonst Schäden an der Kette und an der Schaltung auftreten.**

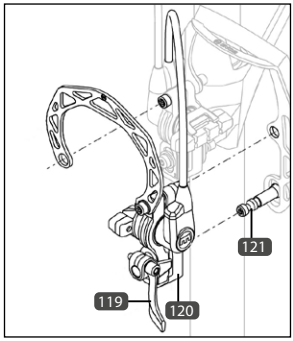
1. Das Leitblech des Umwerfers muss 2-3 Millimeter über den Zähnen des großen Blattes stehen und parallel zum großen Kettenblatt verlaufen (113). Korrigieren Sie ggfs. die Position des Umwerfers.
2. Schalten Sie auf das kleinste Kettenblatt und das größte Ritzel des Schaltwerks, um den Schwenkbereich des Umwerfers einzustellen.
3. Drehen Sie die Schraube L 114 so weit heraus, dass die Kette schleiffrei am inneren Leitblech 117 vorbeiläuft.
4. Schalten Sie auf das größte Kettenblatt und auf das kleinste Ritzel des Schaltwerks.
5. Justieren Sie die Kette mittels der Schraube H 115, dass sie, ohne zu schleifen, am äußeren Leitblech 116 vorbeiläuft.





HINTERRAD AUSBAUEN





1. V-Brake-Felgenbremse: Hängen Sie den Bremszug 118 aus, um das Laufrad später einfacher herausnehmen zu können. Hydraulische Felgenbremse: Öffnen Sie den Schnellspannhebel 119 der Felgenbremse [OPEN].
2. Hydraulische Felgenbremse: Nehmen Sie den Bremszylinder 120 vom Cantilever-Sockel 121, um das Laufrad später einfacher herausnehmen zu können.
3. Lösen Sie die Achsmuttern auf beiden Seiten des Hinterrades mit einem 15-mm-Schlüssel bzw. lösen Sie den Hebel des Schnellspanners (je nach Ausstattung).
4. Nehmen Sie die Achsmuttern sowie die Unterlegscheiben ab.
5. Ziehen Sie das Hinterrad aus dem Ausfallende heraus.

HINTERRAD EINBAUEN

1. Legen Sie die Kette auf das Ritzel.
2. Setzen Sie das Hinterrad in das Ausfallende. Achten Sie darauf, dass das Laufrad gerade in der Aufnahme sitzt.
3. Stecken Sie den Schaltschutzbügel (falls vorhanden) und die Unterlegscheiben auf die Achse.
4. Bei Modellen ohne Schnellspanner: Befestigen Sie das Laufrad beidseitig mit den Achsmuttern mit einem 15-mm-Schlüssel. Ziehen Sie die Achsmuttern fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).
   Bei Modellen mit Schnellspanner: Verschließen Sie den Schnellspanner ordnungsgemäß (s. Kapitel Schnellspanner).
5. V-Brake-Felgenbremse: Hängen Sie den Bremszug 118 wieder ein.
   Hydraulische Felgenbremse: Stecken Sie den Bremszylinder 120 wieder auf den Cantilever-Sockel 121.
6. Hydraulische Felgenbremse: Schließen Sie den Schnellspannhebel 119 [CLOSE]. Sollte sich der Hebel zu leicht schließen lassen, so muss die Schnellspannschraube nachgestellt werden (s. Kapitel Bremsen).
7. Prüfen Sie, ob die Bremse ordnungsgemäß funktioniert und stellen Sie sie ggf. nach (s. Kapitel Bremse).
8. Stellen Sie die Schaltung ein (s. Kapitel Gangschaltung).

KETTE

ACHTUNG!

UNFALLGEFAHR!

- **Die Kette muss immer ausreichend geschmiert sein, da sie sonst reißen kann. Bei Modellen mit einer Rücktrittbremse ist diese dann nicht mehr funktionsfähig!**

Reinigen und ölen Sie die Kette regelmäßig (insbesondere nach Regenfahrten) mit Feinöl bzw. Kettenspray. Tupfen Sie überschüssiges Öl mit einem Tuch ab.

KETTENSPANNUNG (NUR BEI MODELLEN MIT NABENSCHALTUNG)

ACHTUNG!

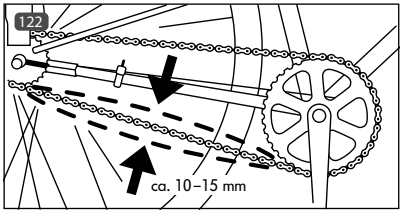
UNFALLGEFAHR!

- **Eine zu locker gespannte Kette kann während der Fahrt abspringen. In diesem Falle ist die Rücktrittbremse nicht mehr funktionsfähig!**

Durch die nutzungsbedingte Dehnung der Kette ist eine regelmäßige Kontrolle der Kettenspannung nötig. Eine falsch gespannte Kette kann zudem zu erhöhtem Verschleiß führen und störende Geräusche während der Fahrt verursachen.

KETTENSPANNUNG PRÜFEN

1. Stellen Sie das Fahrrad auf den Ständer.
2. Prüfen Sie, ob sich die Kette max. 10-15 mm nach oben bzw. unten drücken lässt (122).



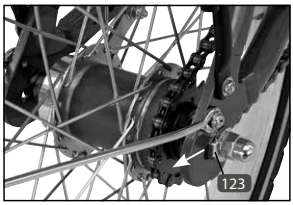
KETTENSPANNUNG EINSTELLEN

GEFAHR!

UNFALLGEFAHR!

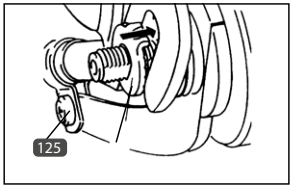
- **Das Hinterrad muss gerade in der Achsaufnahme sitzen, da sonst das Brems- und Fahrverhalten negativ beeinträchtigt werden kann.**
- **Ziehen Sie alle zuvor gelösten Schrauben und Muttern wieder fest an. Prüfen Sie, ob die Sicherungsscheibe korrekt sitzt. Das Hinterrad kann sich sonst während der Fahrt lösen! Führen Sie nach dem Einbau vorsichtig eine Testfahrt durch.**

NABENSCHALTUNG OHNE SCHALTBOX



1. Lösen Sie die Achsmuttern 123 auf beiden Seiten des Hinterrades mit einem 15-mm-Schlüssel.
2. Verschieben Sie das Hinterrad, um die Kettenspannung einzustellen.
3. Achten Sie darauf, dass das Laufrad gerade in der Aufnahme sitzt und nun die Kette angemessen gespannt ist.
4. Befestigen Sie das Laufrad beidseitig mit den Achsmuttern mit einem 15-mm-Schlüssel. Ziehen Sie die Achsmuttern lt. Drehmomentvorgabe fest an (s. Kapitel Dremomentvorgaben).

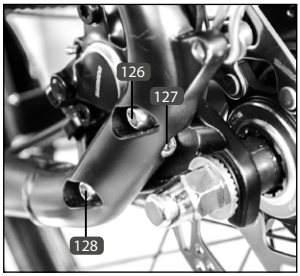
SHIMANO NEXUS INTER 3

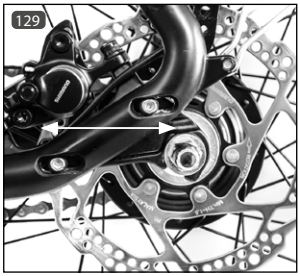


1. Legen Sie am Schaltgriff den 1. Gang ein.
2. Lösen Sie die Befestigungsschraube 124.
3. Nehmen Sie die Schaltbox ab.
4. Ziehen Sie den nun sichtbaren Schaltstift aus der Achsbohrung heraus.
5. Lösen Sie die Schraube des Bremsgegenhalters 122 mit einem Schraubendreher.
6. Lösen Sie die Achsmuttern auf beiden Seiten des Hinterrades mit einem 15-mm-Schlüssel.
7. Verschieben Sie das Hinterrad, um die Kettenspannung einzustellen. Achten Sie dabei darauf, dass das Laufrad gerade in der Aufnahme sitzt.
8. Befestigen Sie wieder den Gegenhalterbügel mittels der Rohrschellen-Verschraubung 125 am Rahmen.
9. Schieben Sie den Schaltstift bis zum Anschlag in die Achsführung auf der rechten Seite.
10. Stecken Sie die Schaltbox auf die rechte Achse.
11. Fixieren Sie die Schaltbox mit der Befestigungsmutter 124.
12. Stellen Sie die Schaltung ein (s. Kapitel Gangschaltung).

NABENSCHALTUNG MIT SCHEIBENBREMSE

1. Lösen Sie beidseitig die zwei Schrauben 126 + 128 am Rahmen mit einem 5 mm-Innensechskantschlüssel.
2. Lösen die Fixierschraube 127 mit einem 5 mm-Innensechskantschlüssel auf beiden Seiten.
3. Verschieben Sie nun das Hinterrad, um die Kettenspannung einzustellen (129). Drehen Sie hierzu die Fixierschraube 124 soweit ein, bis die richtige Position erreicht worden ist. Achten Sie darauf, dass das Laufrad gerade in der Aufnahme sitzt und die Kette angemessen gespannt ist (s. Kapitel Kettenspannung prüfen).
4. Ziehen Sie die Schrauben 126 + 128 fest an (s. Kapitel Drehmomentvorgaben).





PERSONEN-/LASTENTRANSPORT

GEFAHR!

UNFALLGEFAHR!

- Das Fahr- und Bremsverhalten des Fahrrades ändert sich, wenn Sie das Fahrrad beladen. Der Bremsweg verlängert sich durch das zusätzliche Gewicht unter Umständen erheblich.
- Verwenden Sie zum sicheren Transport spezielle Fahrradseitentaschen, Körbe oder Spanneinrichtungen. Verzichten Sie zum Befestigen der Ladung auf lose Gurte, da diese sich in den Laufrädern verfangen können.
- Verdecken Sie beim Transport nicht die Beleuchtungsanlage, damit Sie bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden.
- Verteilen Sie die Ladung immer gleichmäßig, damit das Fahrverhalten (speziell in Kurven) nicht mehr als nötig beeinträchtigt wird.

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- Das maximal zulässige Gesamtgewicht des Fahrrades darf den im Kapitel „Technische Daten“ angegebenen Wert nicht übersteigen. Das Gesamtgewicht beinhaltet neben dem Fahrrad auch den Fahrer sowie Zuladung jeglicher Art (z. B. Korb und Seitentaschen samt Inhalt, Kindersitz incl. Kind, Anhänger samt Anhängelast). Eine Überschreitung kann zu Schäden, bis hin zum Bruch von Bauteilen führen.
- Die am Gepäckträger oder Korb genannte maximal zulässige Beladung darf nicht überschritten werden.
- Hängen Sie beim Transport keine Taschen oder andere Gegenstände an den Lenker. Der Lenker kann sonst brechen bzw. das Fahrverhalten wird beeinträchtigt.

KINDERSITZ

ACHTUNG!

UNFALLGEFAHR!

- In Deutschland dürfen Kinder unter 7 Jahren nur dann auf einem Fahrrad befördert werden, wenn hierfür speziell vorgesehene und zugelassene Kindersitze verwendet werden und die fahrende Person mindestens 16 Jahre alt ist (StVO). Beachten Sie bei Verwendung eines Kindersitzes unbedingt das maximal zulässige Gewicht des Kindes und lesen Sie sich die Bedienungsanleitung des Herstellers aufmerksam durch.
- Achten Sie bei der Montage eines Kindersitzes auf die vollständige Umhüllung aller unter dem Sattel befindlichen Federringe, da sonst Quetschungen an den Fingern und anderen Gliedmaßen möglich sind.

ACHTUNG!

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- **Beachten Sie unbedingt die Sicherheitshinweise des Kindersitz-Herstellers und lesen Sie sich die Kindersitz-Bedienungsanleitung aufmerksam durch.**
- **Verwenden Sie nur geeignete Kindersitze, die der DIN EN 14344 entsprechen.**
- **Montieren Sie an der Sattelstütze keinen Kindersitz, da diese sonst brechen kann. Der Gepäckträger ist ebenfalls nicht für die Aufnahme eines Kindersitzes zugelassen. Verwenden Sie stattdessen einen Kindersitz, der am Sitzrohr befestigt wird.**

ANHÄNGER

ACHTUNG!

UNFALLGEFAHR!

- **Lesen Sie sich die Bedienungsanleitung des Anhängers aufmerksam durch und beachten Sie unbedingt die Sicherheitshinweise des Anhänger-Herstellers.**
- **Machen Sie sich erst abseits des Straßenverkehrs mit dem neuen Fahr- und Bremsverhalten des Fahrrades mit Anhänger vertraut!**
- **Das maximal zulässige Gesamtgewicht des Fahrrades darf den im Kapitel „Technische Daten“ angegebenen Wert nicht übersteigen. Das Gesamtgewicht beinhaltet neben dem Fahrrad auch den Fahrer sowie Zuladung jeglicher Art (z. B. Korb und Seitentaschen samt Inhalt, Kindersitz incl. Kind, Anhänger samt Anhängelast). Eine Überschreitung kann zu Schäden, bis hin zum Bruch von Bauteilen führen.**

TREKKING | CITY

Grundsätzlich ist es möglich, diese Art Fahrräder gemeinsam mit einem Anhänger zu nutzen. Es stehen, je nach Verwendungszweck, viele verschiedene Arten und Typen von Anhängern zur Auswahl. Achten Sie speziell bei Anhängern zur Personenbeförderung darauf, dass er auch sicher ist. Anhänger mit einem Sicherheitssiegel sind in jedem Falle zu bevorzugen.

MTB | FALT-FAHRRAD | URBAN | KIDS | GRAVEL

Diese Art Fahrräder sind aufgrund ihrer Konstruktion nicht dazu bestimmt, mit einem Anhänger genutzt zu werden.

DIEBSTAHLSCHUTZ

Führen Sie in Ihrem eigenen Interesse eine Diebstahlsicherung mit. Schließen Sie das Fahrrad, auch wenn Sie es nur kurz unbeaufsichtigt lassen, immer ab. Verwenden Sie nur sicherheitsgeprüfte Schlösser und Sicherungsvorrichtungen. Wir empfehlen Schlösser der Marke PROPHETE.

WARTUNG | PFLEGE

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- Das Fahrrad muss regelmäßig geprüft, gepflegt und gewartet werden. Nur so kann garantiert werden, dass es dauerhaft den sicherheitstechnischen Anforderungen entspricht und ordnungsgemäß funktioniert. Führen Sie deshalb, in Abhängigkeit von der Benutzungshäufigkeit (mind. jedoch einmal im Jahr), die in den einzelnen Kapiteln beschriebenen Prüf-, Pflege- und Wartungsanweisungen durch.
- Die am Fahrrad verbauten Schrauben und Muttern müssen regelmäßig (mind. jedoch alle 3 Monate) auf festen Sitz kontrolliert und ggf. mit der richtigen Stärke an- bzw. nachgezogen werden. Nur so kann garantiert werden, dass das Fahrrad dauerhaft den sicherheitstechnischen Anforderungen entspricht und ordnungsgemäß funktioniert. Ausgenommen sind hiervon Justierschrauben an Schaltungs- und Bremskomponenten.
- Führen Sie Reparatur-, Wartungs- und Einstellarbeiten nur dann selber durch, wenn Sie über ausreichendes Fachwissen und entsprechendes Werkzeug verfügen. Dies gilt insbesondere für Arbeiten an den Bremsen. Falsche oder unzureichende Reparatur-, Wartungs- und Einstellarbeiten können zu Beschädigungen am Fahrrad, Fehlfunktionen und somit zu Unfällen führen.
- Das Fahrrad bzw. die einzelnen Bauteile werden während der Nutzungsdauer, bei Unfällen oder unsachgemäßer Behandlung teils hohen Belastungen ausgesetzt. Jede Art von Rissen, Kratzern oder Farbveränderungen können Hinweise darauf sein, dass das betroffene Bauteil plötzlich versagen kann. Dies gilt insbesondere für verbogene oder beschädigte sicherheitsrelevante Bauteile, wie z. B. Rahmen, Gabel, Lenker, Lenkervorbau, Sattel, Sattelstütze, Gepäckträger, alle Bremskomponenten (speziell Bremshebel und Bremsbeläge), Beleuchtungseinrichtungen, Tretkurbel, Laufräder, Reifen und Schläuche. Richten Sie diese defekten Bauteile keinesfalls, sondern tauschen Sie sie umgehend gegen Original-Ersatzteile aus.
- Verwenden Sie beim Austausch von Bauteilen ausschließlich Original-Ersatzteile, da nur diese speziell auf das Fahrrad abgestimmt sind und eine einwandfreie Funktion garantieren können. Dies gilt insbesondere für sicherheitsrelevante Bauteile, wie z.B. Rahmen, Gabel, Lenker, Lenkervorbau, Sattel, Sattelstütze, Gepäckträger, alle Bremskomponenten (speziell Bremshebel & Bremsbeläge), Beleuchtungseinrichtungen, Tretkurbel, Laufräder, Reifen und Schläuche. Sollten Sie zum Austausch Fremdbauteile verwenden, so kann dies zu Beschädigungen und zum Versagen von sicherheitsrelevanten Bauteilen führen.

ALLGEMEINE PFLEGEHINWEISE

ACHTUNG!

UNFALLGEFAHR!

- **Achten Sie darauf, dass kein Pflegemittel, Fett oder Öl auf die Bremsbeläge, Bremsscheibe oder Reifen gelangt, da die Bremsleistung sonst vermindert werden kann bzw. die Laufräder wegrutschen können.**
- **Verwenden Sie zur Reinigung nie Hochdruck- oder Dampfstrahler, da dies zu Schäden (z. B. Lack- und Elektronikschäden, Schäden durch Rostbildung in den Lagern, usw.) führen kann. Putzen Sie stattdessen das Fahrrad per Hand mit warmem Wasser, einem Fahrradreinigungsmittel und einem weichen Schwamm.**
- **Verzichten Sie auf aggressive Reinigungsmittel, da diese sonst z. B. den Lack angreifen können. Tragen Sie nach dem Reinigen handelsübliche Fahrradkonservierungs- und Politurmittel, speziell auch auf korrosionsgefährdete Bauteile, auf.**
- **Um einer Rostbildung vorzubeugen, muss das Fahrrad in Gebieten mit salzhaltiger Luft (Küstennähe) in kürzeren Abständen gepflegt und zwingend mit konservierenden Pflegemitteln behandelt werden.**

Reinigen Sie das Fahrrad in regelmäßigen Abständen (mind. jedoch zweimal jährlich), um Schäden und Flugrost vorzubeugen. Insbesondere nach Regen- und Winterfahrten kann es sonst durch Spritz- oder salzhaltiges Wasser zu Rostbildungen kommen.

FAHRRAD LAGERN

Reinigen und konservieren Sie das Fahrrad vor dem Einlagern wie im Kapitel Wartung/Pflege beschrieben. Lagern Sie es in einem trockenen und vor großen Temperaturunterschieden geschützten Raum, da sich dies sonst negativ auf Chrom- und Metallteile auswirken kann. Stellen Sie zudem sicher, dass das Fahrrad vor äußeren Einflüssen geschützt ist. Eine hängende Lagerung des Fahrrades ist im Hinblick auf die Reifen zu empfehlen.

FRÜHJAHRS-CHECK

Führen Sie nach längerer Standzeit zusätzlich zu den regulären Wartungsarbeiten die im Kapitel Erste Inbetriebnahme/Kontrollen vor Fahrtbeginn beschriebenen Punkte durch. Kontrollieren Sie insbesondere die Funktion der Bremsen, der Schaltung, der Beleuchtung, den Luftdruck sowie den festen Sitz der Schrauben, Muttern und Schnellspanner. Fetten Sie, falls nötig, insbesondere auch die Kette nach.

WARTUNGSARBEITEN

Nur durch eine regelmäßige und fachgerechte Wartung kann eine optimale und gefahrlose Nutzung des Fahrrades gewährleistet werden.

Die folgenden Arbeiten sind im Rahmen der Wartung gemäß den angegebenen Intervallen des Wartungsplanes durchzuführen.

Wir empfehlen die Ausführung von Wartungsarbeiten durch eine Fachkraft mit geeignetem Werkzeug.

BEREIFUNG

Profiltiefe, Luftdruck, auf Porosität & Beschädigungen prüfen, reinigen, ggf. Luftdruck korrigieren bzw. austauschen

LAUFRAD | FELGE

Befestigung, Felgenverschleiß, Rundlauf, Lagerung auf Spiel, Felge auf Höhen-/Seitenschlag prüfen, ggf. nachziehen, einstellen bzw. austauschen

SPEICHEN

Speichenspannung prüfen, ggf. nachziehen bzw. beschädigte Speichen ersetzen

BREMSANLAGE

Einstellung, Verschleiß, Funktion und Dichtigkeit von Bremsschläuchen prüfen, bewegliche Teile und Lager der Bremskomponenten sowie Bremsbowdenzüge ölen, reinigen, ggf. einstellen, verschlissene bzw. defekte Bremskomponenten austauschen

BELEUCHTUNG | REFLEKTOREN

Einstellung, Funktion, Kabel-/Steckverbindungen prüfen, ggf. einstellen bzw. austauschen

LENKER | LENKERVORBAU

Einstellung und auf festen Sitz prüfen, reinigen, ggf. einstellen

STEUERKOPFLAGER

Einstellung, Funktion, Leichtgängigkeit und auf Spiel prüfen, fetten, ggf. einstellen bzw. austauschen

SATTEL | SATTELSTÜTZE

Einstellung, auf festen Sitz prüfen, reinigen, gefederte Sattelstütze auf Spiel prüfen und nachfetten, Sattelstützrohr einfetten und ggf. einstellen, nachziehen bzw. austauschen

RAHMEN

Auf Beschädigungen (Risse und Deformierungen) prüfen, reinigen, ggf. austauschen

GABEL

Auf Beschädigungen (Risse und Deformierungen) und auf Spiel prüfen (nur Federgabel) prüfen, reinigen, Federgabel fetten ggf. austauschen

SCHALTUNG

Einstellung, Verschleiß und Funktion prüfen, reinigen, Lagerung der beweglichen Teile und Schaltbowdenzüge ölen ggf. einstellen, austauschen

KETTE

Reinigen und ggf. Kette schmieren, Kettenspannung und Verschleiß prüfen, ggf. austauschen

TRETLAGER | PEDALE | KETTENRADGARNITUR

Funktion, Lagerung auf Spiel, Verschleiß und auf festen Sitz prüfen, reinigen, ggf. einstellen, nachziehen bzw. austauschen

SCHRAUBVERBINDUNGEN | SCHNELLSPANNER | SONSTIGE BAUTEILE | ZUBEHÖR

Einstellung, auf festen Sitz und Funktion prüfen, reinigen, ggf. einstellen, nachziehen bzw. austauschen

WARTUNGSPLAN

Die im Wartungsplan angegebenen Arbeiten beinhalten, soweit erforderlich, das Reinigen, Schmieren und Einstellen des Bauteils oder den Austausch der betroffenen Komponente bei Verschleiß oder Beschädigung. Weitere Angaben zu den auszuführenden Wartungsarbeiten finden Sie im vorherigen Kapitel.

- **Wir empfehlen die Ausführung durch eine Fachkraft mit geeignetem Werkzeug.**
- **Bei Schäden, die durch die Nichteinhaltung des Wartungsplanes und den entsprechenden Wartungsarbeiten entstehen, kann die Gewährleistung bzw. Garantie verweigert werden.**

BAUTEIL	INBETRIEB-NAHME	500 KM ODER 6 MONATE*	1000 KM ODER 12 MONATE*	ALLE 1000 KM ODER 12 MONATE*
BEREIFUNG	x	x	x	x
LAUFRAD/FELGE	-	x	x	x
SPEICHEN	-	x	x	x
BREMSANLAGE	x	x	x	x
BELEUCHTUNG / REFLEKTOREN	x	x	x	x
LENKER / LENKERVORBAU	x	x	x	x
STEUERKOPFLAGER	-	x	x	x
SATTEL / SATTELSTÜTZE	x	x	x	x
RAHMEN	-	x	x	x
GABEL	-	x	x	x
SCHALTUNG	x	x	x	x
KETTE	-	x	x	x
TRETLAGER / PEDALE / KETTENRADGARNITUR	-	x	x	x
SONST. BAUTEILE / ZUBEHÖR	-	x	x	x
SCHRAUBVERBIND. /SCHNELLSPANNER	x	vor jeder Fahrt		

* Je nachdem, welches Ereignis (Zeit- oder Kilometerleistung) zuerst eintritt. Bei intensiver Nutzung gelten kürzere Intervalle.

AUSGEFÜHRTE WARTUNGEN

Die nachfolgenden Wartungen sind gemäß des Intervalles des Wartungsplanes und den beschriebenen Wartungsarbeiten durchgeführt worden:

1. WARTUNG	2. WARTUNG	3. WARTUNG	4. WARTUNG
Ausgeführt am:	**Ausgeführt am:**	**Ausgeführt am:**	**Ausgeführt am:**
(Stempel/ Unterschrift)	(Stempel/ Unterschrift)	(Stempel/ Unterschrift)	(Stempel/ Unterschrift)
5. WARTUNG	**6. WARTUNG**	**7. WARTUNG**	**8. WARTUNG**
Ausgeführt am:	**Ausgeführt am:**	**Ausgeführt am:**	**Ausgeführt am:**
(Stempel/ Unterschrift)	(Stempel/ Unterschrift)	(Stempel/ Unterschrift)	(Stempel/ Unterschrift)

DREHMOMENTVORGABEN

GEFAHR!

BESCHÄDIGUNGS- UND UNFALLGEFAHR!

- **Die am Fahrrad verbauten Schrauben und Muttern müssen regelmäßig (s. Wartungsplan) auf festen Sitz kontrolliert und ggf. mit der richtigen Stärke an- bzw. nachgezogen werden. Nur so kann garantiert werden, dass das Fahrrad dauerhaft den sicherheitstechnischen Anforderungen entspricht und ordnungsgemäß funktioniert.**
- **Werden Schrauben und Muttern zu fest angezogen, können diese brechen. Beschädigungs- und Unfallgefahr!**
- **Sind Bauteile mit Drehmomentvorgaben gekennzeichnet, so sind diese maßgebend.**
- **Die Drehmomentangaben für sonstige Schraubverbindungen gelten nicht für Justierschrauben an Schaltungs- und Bremskomponenten.**

Mit Hilfe eines Drehmomentschlüssels können Sie die Anzugsdrehmomente genau einstellen:

Laufradmuttern, vorne	20–25 Nm
Laufradmuttern, hinten	25-30 Nm
Tretkurbelarm, Stahl	30 Nm
Tretkurbelarm, Alu	30–35 Nm
Pedale	30–35 Nm
Lenker-Klemmbockschraube (M6)	10–14 Nm
Lenker-Klemmbockschraube (4xM5)	6 Nm
Seitliche Klemmschrauben (A-Head-Vorbau)	9–11 Nm
Winkelverstellschraube (Vorbau)	18-30 Nm
Vorbau-Gabelschaftklemmung (M8)	20-30 Nm

Bremsschuhbefestigung	5–7 Nm
Bremsscheibenbefestigung	5–7 Nm
Sattelstützen-Klemmring	8–12 Nm
Sattelkloben	18–22 Nm
Dämpfer/Shock	10 Nm
Seitenläuferdynamo-Befestigung	15 Nm

SONSTIGE STAHLSCHRAUBEN					SONSTIGE VA-SCHRAUBEN A2/A4		
GRÖSSE / FESTIGKEITSKLASSE	5,6	6,8	8,8	10,9	50	70	80
M3	0,7 Nm	0,9 Nm	1,2 Nm	1,7 Nm	-	-	-
M4	1,7 Nm	2,1 Nm	2,8 Nm	4,1 Nm	-	-	-
M5	3,4 Nm	4,3 Nm	5,5 Nm	8,1 Nm	1,7 Nm	3,5 Nm	4,7 Nm
M6	5,9 Nm	7,3 Nm	9,6 Nm	14 Nm	3 Nm	6 Nm	8 Nm
M8	14,3 Nm	17,8 Nm	23 Nm	34 Nm	7,1 Nm	16 Nm	22 Nm

FEHLERBEHEBUNG

FEHLER	URSACHE	BEHEBUNG
BELEUCHTUNG FUNKTIONIERT NICHT	Fehlbedienung Kabel defekt Steckkontakt gelöst Leuchtmittel defekt	Lichtanlage einschalten Kabel austauschen Steckkontakte zusammenstecken Leuchtmittel/LED-Scheinwerfer austauschen
KEINE ODER UNZUREICHENDE FEDERWIRKUNG	Bremsbeläge verschlissen Bremse falsch eingestellt Bremse bei Dauerbelastung zu heiß gelaufen (z.B. bei langer Bergabfahrt)	Bremsbeläge austauschen Bremse einstellen Alle Bremsen im Wechsel benutzen
GÄNGE SCHALTEN NICHT SAUBER BZW. LASSEN SICH NICHT EINLEGEN	Schaltung verstellt Schaltkomponenten defekt oder verbogen	Schaltung einstellen Schaltbautteil austauschen
UNGEWÖHNLICHE GERÄUSCHE TRETEN WÄHREND DER FAHRT AUF	Vorbau-/Lenkerschrauben nicht fest angezogen Kette nicht ausreichend geschmiert Kette zu stramm gespannt Tretkurbelbefestigung nicht fest angezogen	Vorbau-/Lenkerschrauben nachziehen Kette schmieren Kette neu spannen Tretkurbelbefestigung nachziehen
FAHRRAD FÄHRT „SCHWERGÄNGIG"	Luftdruck zu gering Bremse schleift Zu hoher Gang eingelegt	Luftdruck erhöhen Bremse einstellen Niedrigeren Gang einlegen
KEINE ODER UNZUREICHENDE FEDERWIRKUNG	Federelement zu stark gespannt	Federung weicher einstellen

GEWÄHRLEISTUNG | GARANTIE

1. GEWÄHRLEISTUNG

Gewährleistungsansprüche können Sie innerhalb eines Zeitraumes von maximal 2 Jahren, gerechnet ab Kaufdatum, erheben. Die Gewährleistung ist auf die Reparatur oder den Austausch des beschädigten Bauteils / Fahrrades beschränkt und erfolgt nach unserer Wahl. Unsere Gewährleistung ist für Sie stets kostenlos. Sie gilt jedoch nicht, wenn andere Mängel als Material- und Verarbeitungsfehler festgestellt werden.

GARANTIE AUF RAHMEN-/GABEL-BRUCH

Auf den Rahmen und die Gabel wird eine 10-jährige Garantie auf Bruchsicherheit gegeben. Die Garantie beginnt ab dem Kaufdatum. Im Falle eines Gabel- oder Rahmenbruches bieten wir Ihnen gegen Vorlage des Kaufbeleges den Umtausch des Fahrrades oder eine Gutschrift, abzüglich einer Nutzungspauschale, an. Die Höhe der Nutzungspauschale richtet sich nach dem Zeitraum, seit dem Sie das Fahrrad gekauft haben. Die Garantie gilt nicht, wenn andere Mängel als Material- und Verarbeitungsfehler festgestellt werden.

2. Der Anspruch auf Gewährleistung bzw. Garantie muss durch Vorlage der Kaufquittung vom Käufer nachgewiesen werden.

3. Die Untersuchung der Störung und ihrer Ursachen erfolgt stets durch unseren Kundendienst. Die im Rahmen der Gewährleistung oder Garantie ausgetauschten Bauteile gehen in unser Eigentum über.

4. Bei berechtigtem Gewährleistungs- bzw. Garantieanspruch gehen die Kosten des Versandes und die Kosten des Aus- und Einbaus zu unseren Lasten.

5. Wenn das Fahrrad von Dritten oder durch Einbau fremder Teile verändert worden ist bzw. eingetretene Mängel in ursprünglichem Zusammenhang mit der Veränderung stehen, erlischt der Gewährleistungs- und Garantieanspruch. Ferner erlischt er, wenn die in der Bedienungsanleitung gemachten Vorschriften über die Behandlung und Benutzung des Fahrrades nicht befolgt worden sind.
   Dies betrifft insbesondere die Bestimmungsgemäße Verwendung sowie die Pflege- und Wartungsanweisungen.

6. Nicht eingeschlossen in die Gewährleistung bzw. Garantie sind:

   • Bauteile, die dem Verschleiß, Verbrauch oder der Abnutzung unterliegen (ausgenommen eindeutiger Material- bzw. Herstellungsfehler), wie z. B.:

– Reifen	– Leuchtmittel	– Sattel
– Bremsbauteile	– Ständer	– Akku/Batterie

– Kette
– Sicherung
– Kabel
– Zahnkränze
– Schaltungsritzel
– Bowdenzüge
– Griffe/Bezüge
– Aufkleber/Dekore
– usw.

- Schäden, die zurückzuführen sind auf:
  – die Nichtverwendung von Original-Ersatzteilen.
  – den unsachgemäßen Einbau von Bauteilen des Käufers oder eines Dritten.
  – Schäden, die durch Steinschlag, Hagel, Streusalz, Industrieabgase, mangelnde Pflege, ungeeignete Pflegemittel, usw. entstanden sind.

- Verbrauchsmaterial, das nicht in Zusammenhang mit Reparaturarbeiten an anerkannten Störungen steht.
- alle Wartungsarbeiten oder sonstige Arbeit, die durch Abnutzung, Unfall oder Betriebsbedingungen sowie Fahren unter Nichtbeachtung der Herstellerangaben entstehen.
- alle Vorkommnisse, wie Geräuschentwicklung, Schwingungen, Farbveränderungen, Abnutzung, usw., die die Grund- und Fahreigenschaften nicht beeinträchtigen.
- Kosten für Wartungs-, Überprüfungs- und Säuberungsarbeiten.

7. Der Anspruch auf Gewährleistung bzw. Garantie berechtigt den Kunden, nur die Beseitigung des Mangels zu verlangen. Ansprüche auf Rückgabe oder Minderung des Kaufpreises gelten erst nach Fehlschlägen der Nachbesserung. Der Ersatz eines mittelbaren oder unmittelbaren Schadens wird nicht gewährt.

8. Durch eine ausgeführte Gewährleistung bzw. Garantie wird die Gewährleistungs- bzw. Garantiedauer weder erneuert noch verlängert. Die Geltendmachung nach Ablauf des Zeitraumes ist ausgeschlossen.

9. Andere als die vorstehend aufgeführten Abmachungen sind nur dann gültig, wenn sie vom Hersteller schriftlich bestätigt sind.

10. Sollten Sie mit dem von Ihnen erworbenen Fahrrad ein technisches Problem haben, wenden Sie sich an Ihren Verkäufer oder an den für Ihr Land zuständigen Kundendienst:

D

Prophete In Moving GmbH
Lindenstraße 50
D-33378 Rheda-Wiedenbrück
Sitz: Deutschland

Web: www.prophete.de
Telefon: 05242 / 4108930

AT

Buchner GmbH
Mayrwiesstraße 25–27
A-5300 Hallwang
Sitz: Österreich

Telefon: 00800 / 727 227 47*
E-Mail: info@happy-bike.at

CH

YouMo AG
Stampfstrasse 74
CH-8645 Rapperswil-Jona
Sitz: Schweiz

Telefon: +41 55 552 05 11
E-Mail: prophete.service@youmo.ch

B

PERVELO NV
Nekkersputstraat 255C
BE-9000 Gent
Sitz: Belgien

Telefon: +32 9 279 70 97
E-Mail: info@pervelo.be

FSN Plus B.V.
Maagdenburgstraat 18
NL-7421 ZC Deventer
Sitz: Niederlande

Web: www.fsnplus.nl
Telefon: +31-(0)570-606 939
E-Mail: service@fsnplus.nl

Sollte unser Service-Techniker feststellen, dass es sich nicht um einen Gewährleistungs- bzw. Garantiefall handelt, müssen wir Ihnen die Einsatzkosten berechnen.

Prüfen Sie deshalb im Vorfeld, ob der Schaden nicht durch Selbstverschulden oder aufgrund von mangelnder Pflege bzw. Wartung entstanden ist. Gerne können Sie dies mit unserem Kundendienst vorab klären.

ENTSORGUNG

Viele Werkstoffe des Fahrrades sind wiederverwertbar. Mit der Wiederverwendung, der stofflichen Verwertung oder anderen Formen der Verwertung leisten Sie einen wichtigen Beitrag zum Schutze unserer Umwelt.

Erfragen Sie bei der Stadt-/Gemeindeverwaltung die für Sie zuständige Entsorgungsstelle. Sie erhalten dort ausführliche Informationen zur korrekten Entsorgung des Fahrrades.

FAHRRADPASS

Mit dem Fahrradpass kann das Fahrrad im Falle eines Diebstahls gegenüber der Polizei oder der Versicherung eindeutig beschrieben werden. Füllen Sie den Fahrradpass deshalb gleich nach dem Kauf vollständig aus und bewahren Sie ihn gut auf.

RAHMEN-NR.* SERIEN-NR.**

MODELL/ART-NR.

RAHMENART ☐ Diamant ☐ Trapez ☐ Wave

GRÖSSE ☐ 29" ☐ 28" ☐ 27,5" (650B) ☐ 26" ☐ 24" ☐ 20"

TYP ☐ City ☐ Trekking ☐ Gravel

☐ MTB ☐ Urban ☐ Falt-Fahrrad

FARBE Rahmen Gabel

GANGSCHALTUNG ☐ Nabenschaltung ☐ Kettenschaltung

Typ /Anzahl Gänge

BESONDERE AUSSTATTUNG ☐ Federgabel ☐ Korb ☐ Frontgepäckträger

EIGENTÜMER

VERKÄUFER

KAUFDATUM

*** = Die Rahmen-Nr. befindet sich am Rahmen zwischen Lenker und Gabel oder am Tretlager.**
**** = Die Serien-Nr. (SN) finden Sie auf dem Typenschild oder der Servicekarte.**

prophete

OPERATING INSTRUCTIONS

BIKE

EN

NOTES TO THESE OPERATING INSTRUCTIONS

- **Always read the operating instructions attentively before first use. You will become familiar with your bicycle more quickly that way and can avoid wrong operation leading to damage or accidents. Specifically follow the safety and danger notes.**
- **Keep the operating instructions with care and pass them on when selling or giving away the bicycle.**

These operating instructions contain function descriptions that apply to different models and equipment versions. Not all described components or functions have been installed on or are part of your bicycle. There is no legal claim to such parts or functions from this.

TABLE OF CONTENTS

NOTES TO THESE OPERATING INSTRUCTIONS ..... EN 2
INTRODUCTION ..... EN 4
SIGNS AND SYMBOLS OF IMPORTANT NOTES ..... EN 5
EXPLANATION OF RATING PLATE ..... EN 5
GENERAL SAFETY NOTES ..... EN 6
USE ON THE ROAD ..... EN 7
INTENDED USE ..... EN 7
ENVIRONMENTAL NOTES ..... EN 8
TECHNICAL DATA ..... EN 9
FIRST COMMISSIONING | INSPECTIONS BEFORE STARTING A RIDE ..... EN 10
PEDALS ..... EN 11
HANDLEBAR ..... EN 12
SADDLE | SEAT POST ..... EN 16
QUICK CLAMP ..... EN 18
FOLDING FRAME ..... EN 19
SUSPENSION FORK ..... EN 20
DAMPER (SHOCK) ..... EN 21
LIGHTING ..... EN 22
BRAKE ..... EN 23
BICYCLE STAND ..... EN 29
WHEELS ..... EN 30
FOOT PEDAL ..... EN 33
GEARSHIFT ..... EN 33
CHAIN ..... EN 40
PERSON/LOAD TRANSPORT ..... EN 43
THEFT PROTECTION ..... EN 44
MAINTENANCE | CARE ..... EN 45
TORQUE SPECIFICATION ..... EN 51
TROUBLESHOOTING ..... EN 52
WARRANTY | GUARANTEE ..... EN 53
DISPOSAL ..... EN 54
BICYCLE PASSPORT ..... EN 55

INTRODUCTION

Dear Customer,

Thank you for choosing a bicycle from our brand. You will surely have lots of fun and enjoyment out of it!

Purchasing this bicycle combines quality, safety and modern design. All new insights from 110 years of experience in bicycle-technical developments have been contributed to this.

With kind regards,
keep moving.

Prophete In Moving GmbH

SIGNS AND SYMBOLS OF IMPORTANT NOTES

Particularly important notes are marked as follows in these operating instructions:

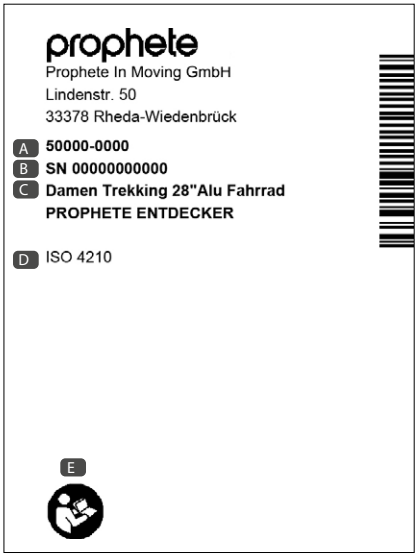
This warning indicates potential hazards that may result in serious injury or death when handling or operating the bicycle.

This warning alerts you to possible damage that may result in minor injury or damage to the bicycle.

This informative note provides additional advice and suggestions.

EXPLANATION OF RATING PLATE

The rating plate can be found on the seat tube of the bicycle and is pasted into these operating instructions (page DE-2). Example:



- A Item-No.
- B Serial No. (SN)
- C Model designation
- D Standards applied
- E “Read instructions” symbol

GENERAL SAFETY NOTES

DANGER

WARNING!

DANGER OF ACCIDENT AND DAMAGE!

- The bicycle was delivered in the pre-installed condition. Before initial commissioning, it is therefore mandatory that the bicycle be set, adjusted and checked for tight fit of the components and screws (see chapter "First commissioning").
- Make sure that the bicycle is adjusted to your body size. Otherwise you may not be able to operate or control the bicycle properly.
- Always wear a certified bicycle helmet to prevent injuries.
- Prefer very visible clothing with light colours and reflection stripes so that other road users can see you better and sooner.
- The bicycle has turning and movable pats. Wrong clothing, improper handling or lack of attention leads to danger of injury.
  - Wear close-fitting trousers. Use cycle clips if necessary.
  - Make sure that clothes that hang down cannot get into the spikes, e.g. in case of scarves or cords.
  - Wear slip-proof shoes with a stiff sole that provide enough support to the foot.
- Ride with particular caution in bad weather, such as wet, snow or ice, or delay your ride to a later time. In particular the brake performance may reduce strongly in detriment weather!
- Always switch on the lighting in bad visibility conditions! Consider that not only you will see better when the lighting is on, but that other road users will be able to see you better as well.
- The maximum permitted total weight of the bicycle must not exceed the value indicated in chapter "Technical data". The total weight includes the bicycle, the rider and any load (e.g. basket and side bags, including contents, child seat incl. child, trailer including trailing load.). Exceeding this may cause damage and accidents with a risk of injury!
- Technical changes may only be made in accordance with the legal regulations prevailing in your country (Germany: StVZO (German Road Traffic Licensing Regulations)) and the DIN EN ISO specified on the rating plate, as well as any other component-specific standards. This specifically applies to bicycle safety-relevant parts, such as the frame, fork, handlebar, stem, saddle, seat post, luggage carrier (ISO 11243), all brake components (specifically brake lever & brake linings), lights, foot pedal, wheels, trailer couplings, tyres and tubes.

USE ON THE ROAD

Always comply with the national statutory provisions and traffic rules of the respective country where you are using the bicycle. In Germany, these provisions are specified in StVZO and StVO.

Every participant in public transport must act in such a way which does not endanger, harm or unavoidably disturb or hinder anyone else beyond the circumstances. Therefore, always ride foresightedly and considerately. Take other road users into consideration.

You must only ride your bicycle on public roads and paths when it has the equipment legally required in your country.

In Germany, these requirements are specified in road traffic licensing regulation (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung; StVZO). According to the StVZO, a bicycle in Germany requires:

- two brakes that work independently of each other,
- a clearly audible bell,
- a functional front headlight and a tail light,
- spoke reflectors or reflecting side stripes on the rim or tyres,
- pedal reflectors,
- a white reflector facing forwards (if not integrated in the headlights),
- one red large-surface Z-reflector.

INTENDED USE

CITY | TREKKING | URBAN | FOLDING BIKE

These bicycles are intended to be used on public roads and paved paths in their design and equipment. The safety-technical equipment required for this is included and must be regularly reviewed and, if necessary, repaired, by the user or a specialist.

Neither the manufacturer nor the dealer shall be liable for any use beyond this or non-observation of the safety-technical notes in these operating instructions and the damage that may happen because of this. This shall specifically apply to use of the bicycles off-road, at sports competitions, in case of overload of any kind and improper removal of defects and use in the commercial area.

Intended use shall also include compliance with the operating, servicing and maintenance notes.

MTB | GRAVEL

These bicycle are intended for use on tracks and forest paths, gravel paths and light off-road terrain*.

However, they are not suitable for use on public roads. The safety-technical equipment required for this is not included and must be added by the user or a specialist if necessary.

Neither the manufacturer nor the dealer shall be liable for any use beyond this or non-observation of the safety-technical notes in these operating instructions and the damage that may happen because of this. This shall specifically apply to use of the bicycles off-road, at sports competitions, in case of overload of any kind, improper removal of defects and use in the commercial area.

Intended use shall also include compliance with the operating, servicing and maintenance notes.

Additionally, you must comply with the intervals indicated in the maintenance plan for regular inspection and repair and observe the care and maintenance instructions (see chapter Maintenance | Care).

***= MTB only**

ENVIRONMENTAL NOTES

You as the bicycle rider are only a guest in nature. Therefore, always use existing, developed and paved paths. Never ride through wild, protected terrain to avoid endangering your safety and that of other living creatures. Leave nature the way you found it. Do not leave any waste and avoid damage to nature by appropriate cycling and conduct.

TECHNICAL DATA (ACTUAL EQUIPMENT VARYING ACCORDING TO MODEL AND VERSION)

STANDARD

The bicycle has been produced according to the current DIN EN ISO 4210 standard.

MAXIMUM PERMITTED TOTAL WEIGHT

CITY | TREKKING | URBAN | GRAVEL	120 kg
MTB	100 kg
KIDS BICYCLE (24")	80 kg
KIDS BICYCLE (20")	60 kg
FOLDING BICYCLE (20")	100 kg

*= The max. permitted total weight includes the bicycle, the rider and any load (e.g. basket and side bags, including contents, child seat incl. child, trailer including trailing load, etc.).

MAXIMUM LUGGAGE CARRIER/BASKET STRESS

MAX. LUGGAGE CARRIER LOAD	25 kg*
MAX. BASKET LOAD	2 kg*

(*= if nothing different is indicated on the component)

LAMPS

DYNAMO	• Hub dynamo • Side dynamo (6V/3W)
FRONT HEADLIGHT	• LED (lamp cannot be exchanged)
TAIL LIGHT	• LED (cannot be exchanged)

FIRST COMMISSIONING | INSPECTIONS BEFORE STARTING A RIDE

WARNING!

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

- **Check whether your bicycle is safe for operation before every ride. Remember that your bicycle may have fallen over when you did not see it or that third parties may have manipulated it.**
- **Perform the following inspections before every ride and make any settings that are necessary. Non-observance may lead to damage to the bicycle or failure of important parts!**

INITIAL OPERATION

The bicycle was delivered in the pre-installed condition for shipping-technical reasons. This means that not all parts and screws will be tightened ex works. Before initial commissioning, you must tighten and may have to set the following components:

- Saddle clamp
- Headlights
- Handlebar, stem and any handlebar attachments (such as brake grips, bell, gearshift lever, rotary handle switch, display/operating unit)
- Pedals
- Basket

For more detailed information about setting and installation, see the following chapters of the bicycle components.

BEFORE STARTING THE RIDE

Before every ride, you must check the following parts for function or tight fit:

- Lighting
- brakes (incl. tightness at hydr. brake system)
- deflection/damper/shock
- handlebar
- pedals
- rims (check for wear and concentricity)
- tyres (check for damage and barometric pressure)
- spokes
- bicycle bell
- saddle
- gearshift
- quick-clamp

Additionally, you must comply with the intervals indicated in the maintenance plan for regular inspection and repair and observe the care and maintenance instructions (see chapter Maintenance | Care).

PEDALS

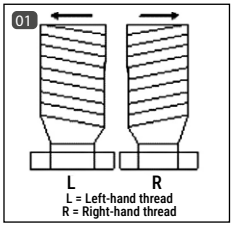
WARNING!

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

- **The pedals must be tightened well at all times since they may otherwise break out of their threads! Therefore, check both pedals for tight fit before every ride.**
- **if the pedals are swapped during installation, the threads will suffer damage and may break out of the pedal arm after a while! - No warranty if this is not observed!**

INSTALLING THE PEDALS

1. Screw the right pedal on clockwise (right-hand thread) and the left pedal counter-clockwise (left-hand thread) (01). Tighten the two pedals with a 15-mm open-faced spanner or, if this is to technically possible, with a 6-mm hexagon socket wrench according to the torque specifications (see chapter with torque specifications).



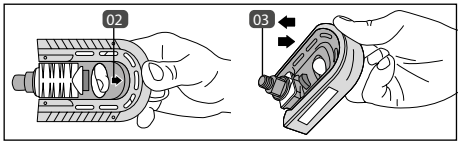
HOLDING THE FOLDING PEDALS IN/OUT

WARNING!

DANGER OF ACCIDENT!

- **Before every ride, check that the pedals are latched well.**

1. Push the slider 02 in.
2. Fold the pedals into the desired position 03.



HANDLEBAR

WARNING!

DANGER OF ACCIDENT!

- **Ensure before every ride and after setting that the handlebar, the screws of the handle attachment, the closure mechanics and the handlebar quick clamp are fitted tightly!**
- **The handlebar must not be inclined at straight rides.**
- **Do not put any carrying bags on the handlebar for transporting objects, since this may impair the riding performance. Instead, only use commercial bicycle baskets or handlebar bags.**

RIGID HANDLEBAR STEM

In a rigid handlebar step, the handlebar can be adjusted for height, position and inclination angle depending on version.

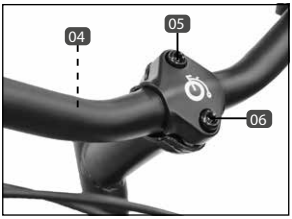
SETTING THE POSITION AND HEIGHT

WARNING!

DANGER OF BREAK AND ACCIDENTS!

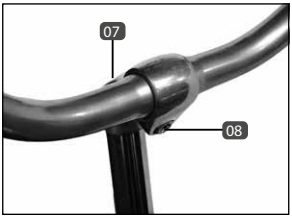
- **The stem must not be pulled out beyond the maximum mark of the handlebar shaft! The mark of the minimum insertion depth on the handlebar shaft must not be visible. No warranty if this is not observed!**

1. Loosen the clamp screw 04 / 07 with a 6 mm hexagon socket wrench.
2. Set the handlebar or stem position and height.
3. Tighten the clamp screw 04 / 07 again well according to the torque specification (s. chapter Torque specifications).



SETTING THE HANDLEBAR INCLINATION

1. Loosen the clamp spindle screw 05 06 / 08 with a 6 mm hexagonal socket wrench.
2. Adjust the inclination angle of the handlebar.
3. Turn the handlebar attachments (e.g. brake lever) back to the starting position.
4. Tighten the clamp spindle screw 05 06 / 08 again well according to the torque specification (s. chapter Torque specifications).



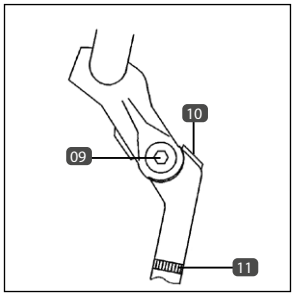
STEM WITH ANGLE ADJUSTMENT

DANGER

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

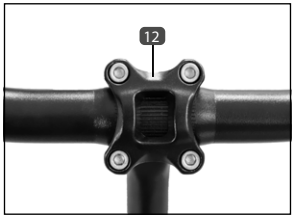
- **The stem must not be pulled out beyond the mark! The mark of the minimum insertion depth must not be visible.**

SETTING THE POSITION AND HEIGHT



1. Loosen the clamp screw 10 with a 6 mm hexagon socket wrench.
2. You can now set the handlebar position or the stem height. Always observe the mark of the minimum insertion depth 11. (No warranty if this is not observed!)
3. Tighten the clamp screw 10 again according to the torque specification (s. chapter Torque specifications).

SET STEM ANGLE



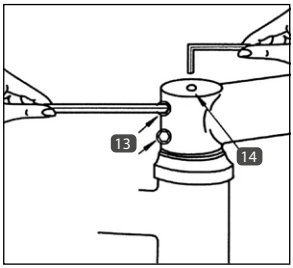
1. Loosen the lateral clamp screw 09 with a 6 mm hexagonal socket wrench.
2. Now adjust the desired angle at the stem.
3. Then tighten the clamp screw 09 again according to the torque specification (s. chapter Torque specifications).

SETTING THE HANDLEBAR INCLINATION

1. First loosen the clamp block screw of the handlebar 12 attachment with a 4 or 5 mm hexagonal socket wrench.
2. Adjust the inclination angle of the handlebar.
3. Tighten the clamp block screw again well (s. chapter Torque specifications).
4. Turn the handlebar attachments (e.g. brake lever) back to the starting position if necessary.

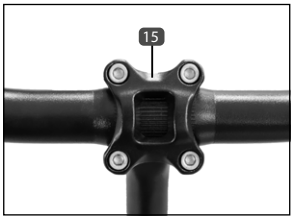
A-HEAD STEM

For the A-Head stem, the handlebar position, the handlebar inclination and, depending on the model, the angle setting may be adjusted. The handlebar height, however, cannot be set.



SETTING THE POSITION

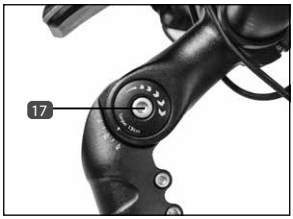
1. Loosen the lateral clamp screws 13 of the stem with a 4 or 5 mm hexagonal socket wrench.
2. Align the handlebar.
3. Tighten the clamp screws again well (s. chapter Torque specifications).



SETTING THE INCLINATION

1. First loosen the clamp spindle screw of the handlebar sleeve 15 with a 5 mm hexagonal socket wrench.
2. Adjust the inclination angle of the handlebar.
3. Turn the handlebar attachments (e.g. brake lever) back to the starting position.
4. Tighten the clamp spindle screw 15 again well (s. chapter Torque specifications).

In order to set the play in the steering, tighten the upper setting screw 14 with a 5 mm hexagonal socket wrench. The setting screw should be tightened until the bearing is play-free. It does not need to be tightened firmly necessarily.



SET STEM ANGLE

1. Loosen the lateral clamp screw 16/17 with a 5 or 6 mm hexagonal socket wrench respectively.
2. Now adjust the desired angle at the stem.
3. Then tighten the clamp screw 16/17 again according to the torque specification (s. chapter Torque specifications).

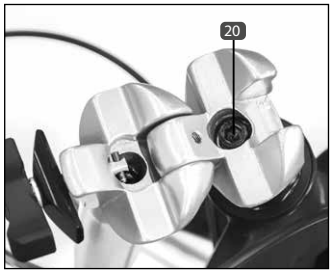
FOLDING STEM

FOLDING IN THE HANDLEBARS

1. Undo the wing screw 19 on the handlebar stem.
2. Swivel the handlebar stem to the side.

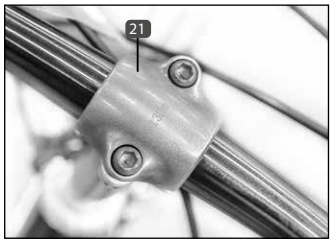
FOLDING OUT THE HANDLEBARS

1. Fold the handlebar stem onto the steer tube. Make sure that the clamp piece 18 is positioned in the designated recess.
2. Tighten the wing screw 19 firmly.



ALIGNING THE HANDLEBARS

1. Fold down the handlebars as described in the Folding the handlebars chapter
2. Undo the now visible hexagon head screw 20 with a 6-mm Allen wrench. The screw only needs to be undone slightly.
3. Set the handlebars on the steer tube and adjust the position as desired.
4. Fold down the handlebars as described in the chapter 'Folding in the handlebars'.
5. Now tighten the hexagon head screw 20 firmly (see Torque specifications chapter).
6. Fold down the handlebars as described in the chapter 'Folding out the handlebars'.



ADJUSTING THE HANDLEBAR ANGLE

1. First undo the clamping block screws 21 of the handlebar attachment with a 5-mm Allen wrench.
2. Adjust the incline angle of the handlebars.
3. Retighten the clamping block screws firmly (see chapter Torque specification).
4. Turn the handlebar attachment parts (e.g. brake lever) back to their initial positions.

SADDLE | SEAT POST

WARNING!

DANGER OF ACCIDENT!

- **Check the attachment screws and quick clamps for tight fit before every ride and in particular after setting the saddleposition.**

SETTING THE HEIGHT

WARNING!

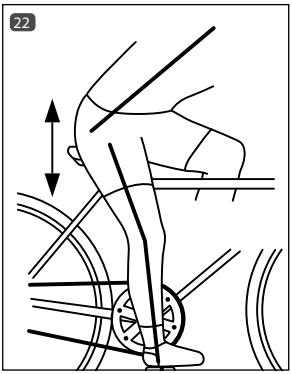
DANGER OF BREAK AND ACCIDENTS!

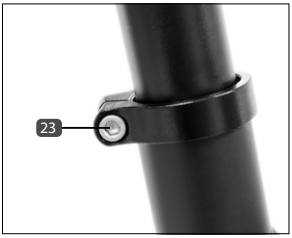
- **Pull out the seat post at least to the mark of the minimum insertion depth. The mark must not be visible.**

The saddle height should be set so that the knee is not stretched all the way when cycling while the tips of the feet can reach the ground (22).

1. Loosen the clamp of the seat post. For this, use a 5-mm/6-mm hexagonal socket wrench 23 or a 13-mm hexagonal wrench 25 and a 5-mm hexagonal socket wrench 24 depending on version.
2. Adjust the desired saddle height. Pull out the seat post no more than to the mark. No warranty if this is not observed!
3. Tighten the screw according to the torque specification (s. chapter torque specifications).

   If the seat post is fastened with a quick clamp, proceed as described in the chapter on the quick clamp for releasing or closing it.





SET THE INCLINATION AND POSITION

The saddle position (distance from the handlebar) and the saddle inclination can be set individually. Inclination of the saddle should be about horizontal. Since the "correct" saddle inclination is, however purely subjective, it may differ from cyclist to cyclist.

Depending on the seat post and saddle used, the inclination or position of the saddle can be set differently:

SEAT POST WITH CLAMP

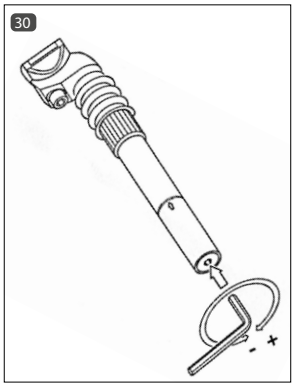
1. Use a 13 mm hexagon wrench to release the nut at the side of the seat clamp 26. In some models, the counter-screw must be countered with a 6 mm hexagonal socket wrench.
2. Adjust the inclination or distance from the saddle to the handlebar.
3. Tighten the nut 26 again well according to the torque specification (see chapter torque specifications).

PATENTED SEAT POST

1. Loosen the lower hexagonal screw 27 / 28 + 29 with a 5 or 6 mm hexagonal socket wrench.
2. Adjust the inclination of the saddle.
3. Tighten the hexagon screw 27 / 28 + 29 again well according to the torque specification (cf. chapter torque specifications).

SUSPENSION SEAT POST

A suspension seat post compensates for impacts and irregularities of the track or the ground and minimises them. This relieves the spine and discs of the cyclist accordingly. You can adjust your spring strength individually.



ADJUST THE SUSPENSION

You can set the suspension at the lower screw of the seat post with a 6 or 8 mm hexagonal socket wrench (30).

Stiffer deflection	**turn clockwise (+)**
More comfortable suspension	**Turn counter-clockwise (-)**

QUICK-CLAMP

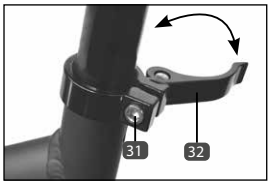
WARNING!

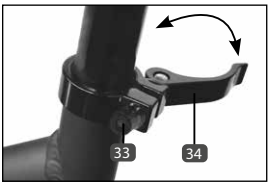
DANGER OF ACCIDENT!

- **Ensure before starting your ride that all quick-clamps are closed with sufficient tensing force. If the quick-clamps are not closed sufficiently, parts may come loose.**
- **The lever of the quick-clamp must be completely flush and must not stand off! Wheel quick-clamps and frame quick-clamps always must point backwards for reasons of safety (when viewed in the cycling direction).**
- **If the quick-clamp lever generally can be closed very easily or trusted when closed, the pre-tension will not be sufficient. Adjust the quick-clamp then.**

A quick-clamp comprises a lever 32/34 that produces the clamping force and a counter-screw 33 or knurled nut 31 that sets the pre-tension.

Release the quick-clamp by flipping over the lever. To close, push the lever back again until it is completely flush. On the first half of the closing movement, the lever must move relatively easily; on the second half, it must move much stiffer. If this is not the case, the quick-clamp must be adjusted, since it does not have enough tension.



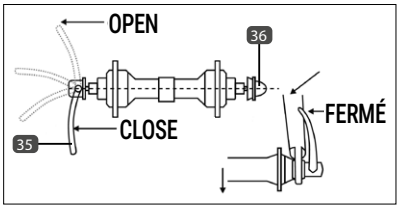


SETTING THE QUICK-CLAMP

1. Release the lever 32/34 of the quick-clamp.
2. Adjust the pre-tension with the hexagonal screw 31 with a 5 or 6 mm hexagonal socket wrench. For quick-clamps with knurled screw 33, you can adjust the settings manually.
3. Push the quick-clamp lever 32/34 back again with enough force. The lever must be flush entirely.

SET THE AXLE QUICK-CLAMP

1. Release the lever 35 of the axle quick-clamp.
2. Set the pre-tension with the clamping nut 36
3. Push the quick-clamp lever 35 back again. The lever must be flush entirely.



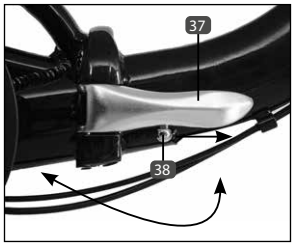
FOLDING FRAME

WARNING!

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

- **Ensure before every ride that the lever of the closing mechanism is closed completely and moved completely into the lever by the lever protection. The frame may otherwise fold over during the ride!**
- **When folding out the frame, ensure that no cable can catch between the two frame parts.**

ALU-FOLDING FRAME (VERSION 1)



FOLD IN THE FRAME

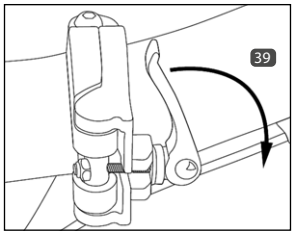
1. Pull the safety lever 38 towards the front wheel, then pull the lever of the frame quick release 37 towards the rear wheel.
2. Fold in the frame.

FOLDING OUT THE FRAME

1. Fold out the frame. Ensure that you do not catch any cables.
2. Turn the lever of the frame quick-clamp completely towards the front wheel 37, until the lever protection 38 latches.

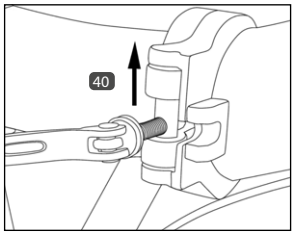
ALU-FOLDING FRAME (VERSION 2)

FOLD IN THE FRAME



1. Loosen the quick-clamp of the frame 39.
2. Turn the complete quick-clamp by at least 90° towards the rear wheel.
3. Then push the quick-clamp up 40.
4. Fold in the frame.

FOLDING OUT THE FRAME



1. Push the quick-clamp up 40 and at the same time fold out the frame to the stop. The closing mechanism must latch audibly.
2. Turn the complete quick-clamp towards the front wheel.
3. Close the quick-clamp by flipping the lever (s. also chapter Quick-clamp).

SUSPENSION FORK

Many bicycles are equipped with suspension forks to give you as the rider better cycling comfort.
In some models, the spring pre-tension can be adjusted individually. In this case, the fork may be adjusted to the weight of the rider and payload.
For athletic bicycles such as mountain bikes, the type of ground or terrain is also decisive. The spring pre-tension can be optimally adjusted to the terrain that way.

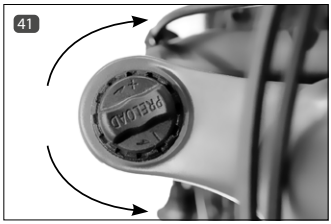
SETTING THE SPRING PRE-TENSION

WARNING!

DANGER OF DAMAGE!

- **Never turn the setting screw beyond the stop, since this will damage the fork!**

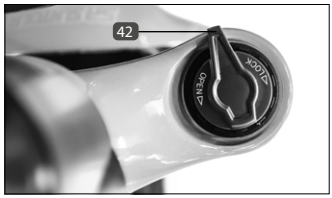
You can set the spring pre-tension of the fork by turning the lateral adjustment screw of the triple clamp 41.
Depending on equipment, the adjustment screw is on the left, right or both sides of the fork.



Stiffer deflection	turn clockwise (+)
More comfortable suspension	Turn counter-clockwise (–)

LOCKOUT

The lockout function completely blocks the deflection of the fork. This helps specifically if you ride a mountain bike on asphalted, well-paved paths or uphill.



SWITCHING THE SUSPENSION ON/OFF

Turn the lever 42 on the right fork side towards LOCK blocks the spring travel. Reactivate the spring function by turning the lever towards OPEN.

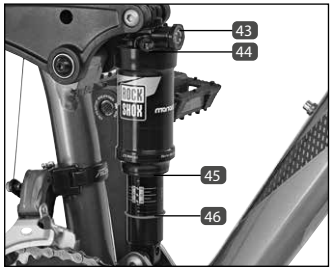
DAMPER (SHOCK)

You can adjust the dampers (or shocks) specifically to your weight and the terrain.

The air damper can be set by air pressure. The negative deflection (also called the SAG value) expresses the compression of the damper that results only from the cyclist's weight, sitting position and the geometry of the frame.

The SAG value should be between 20% and 40% of the total deflection (51 mm). If the SAG value is exceeded or not reached, the air pressure of the damper must be adjusted.

MEASURING THE SAG VALUE



1. Attach a cable tie to the piston 46 and push it to the dust seal 45.
2. Sit on the bike in the riding position. Do not rock to avoid falsifying the SAG value.
3. Carefully get off of the bicycle.
4. Measure the negative deflection (SAG value) between the dust seal 46 of the damper and the cable tie.

SETTING THE DAMPER

WARNING!

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

- **Do not exceed the maximum air pressure released for the damper (19 bar/275 psi). Damage to the damper and frame may occur.**

Use an air pump with pressure gauge to set or check the air pressure.

1. Take off the valve cap 44.
2. Apply the air pump to the valve of the damper and check the air pressure at the pressure gauge.
3. Check the air pressure if necessary.

ADJUSTING THE REBOUND DAMPING

The rebound damping controls the decompression speed of the suspension after compressing the suspension. The decompression speed of the suspension affects the contact of the wheel with the ground which, in turn, affects control and efficiency. The damper should decompress fast enough to maintain traction without feeling unsteady or erratic. If the rebound damping is too strong, the damper will not decompress fast enough before the next shock.

1. To increase the rebound damping, turn the adjustment knob 43 clockwise. To reduce the rebound damping, turn the adjustment knob counterclockwise.

LIGHTING

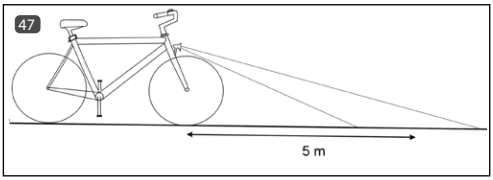
DANGER

DANGER OF ACCIDENT!

- **Always switch on the lighting in bad visibility conditions! Consider that not only you will see better when the lighting is on, but that other road users will be able to see you better as well.**
- **The rechargeable battery must be used in bad visibility, in twilight and darkness. Check that the battery is sufficiently charged.**
- **Check on every ride with the lighting switched on that the light beam is set correctly. It must in no case be too high, since you may then blind other road users.**

SETTING THE HEADLIGHT

Set the headlight as shown in 47. Ensure that the light beam is not too high since other road users might otherwise be blinded by it.



PARKING LIGHT FUNCTION

The headlights and tail lights with a parking light function will continue to be lit for several minutes when standing.

REAR LIGHT WITH BRAKE LIGHT FUNCTION

For the rear light with brake light function, the rear light is equipped with a motion sensor that triggers a stop signal during braking.

SIDE DYNAMO

DANGER

DANGER OF ACCIDENT!

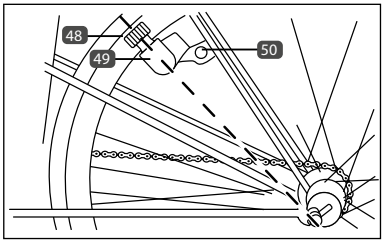
- **The effect of the dynamo may reduce in wet conditions and the lamps may fail.**

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

- **Before every ride, check if the dynamo is attached well. The dynamo may otherwise come loose during the ride.**
- **Check before every ride whether the dynamo is correctly adjusted, since the tyre may otherwise be damaged.**

The lighting system is switched on with the activation button at the dynamo. Pull the dynamo away from the tyre to switch it off again.

SETTING THE DYNAMO



1. Release the screw 50.
2. Align the dynamo middle axis 49 with the wheel axle.
3. Adjust the position of the dynamo so that the friction wheel 48 is flush with the tyre along its entire width when the dynamo is switched on.
4. Tighten the attachment screw 50 again according to the torque specification (s. chapter Torque specifications).

HUB DYNAMO

If the bicycle has a hub dynamic, you can switch the lamps on or off with the switch at the headlight.

/ I / AN / ON	Lamps on
0 / AUS / OFF	Lamps off
AUTO	Lamps switch on and off automatically via light sensor

BRAKE

DANGER OF ACCIDENT!

- **Safe handling of brakes is essential for your safety when cycling. Therefore, become familiar with the brakes of your bicycle before your first ride.**
- **Check the brakes for function before every ride. Incorrectly set or defectively repaired brakes may cause reduced brake output or even complete failure of the brakes.**
- **The brake performance depends on many factors. It may reduce considerably, e.g. due to the ground properties (gravel paths, loose chippings, etc.), additional payload, downhill rides or detriment weather.**
  Wet ground may cause the brake distance to be approx. 60% longer than on dry ground. Therefore adjust your cycling behaviour accordingly. Ride more slowly and with particular care.
- **Avoid sudden and strong braking to avoid slipping or blocking of the wheels.**
- **Have maintenance work and repairs on the brakes performed only by sufficiently qualified specialists. Incorrectly set or defectively repaired brakes may cause reduced brake output or even complete failure of the brakes.**
- **Replace brake components only with genuine parts, since only this can ensure proper function.**

The bicycle is equipped with at least two brakes independently of each other on the front and rear

wheel. Different brake types are installed depending on model:

- V-Brake rim brake
- Back-pedalling brake
- Disc brake (mechanically/hydraulically)
- Hydraulic rim brake

BRAKE LEVER

Pushing the brake lever will actuate the following brake:

MODEL WITH TWO BRAKE LEVERS	LEFT BRAKELEVER	Vorderradbremse
	RIGHT BRAKELEVER	Front wheelbrake
MODEL WITH ONE BRAKE LEVER	RIGHT BRAKELEVER	Front wheelbrake

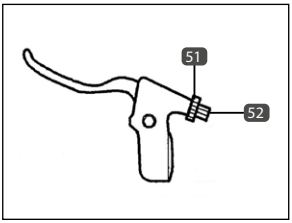
V-BRAKE RIM BRAKE

DANGER OF ACCIDENT!

- **The brake linings must be free from dirt, grease and oils at all times, since the brake output may otherwise rapidly reduce or even be lost entirely.**
- **Check the degree of wear of the brake pads before every ride. When riding with strongly contaminated brake pads, the brakes may fail entirely!**
- **Replace the brake pads only with genuine spare parts. Always ensure that you only use brake pads that are suitable for the rim used (steel or aluminium). Proper function is otherwise not ensured.**
- **Replace the brake pads only in pairs, since the brake will otherwise not work correctly or the brake performance will reduce.**

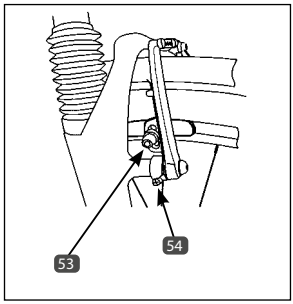
ADJUSTING THE BRAKE LEVER

The idle path of the brake lever is regulated by the tension of the brake cable.



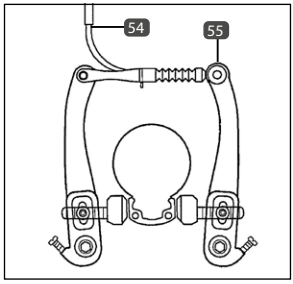
1. Release the counter-ring 51 and then turn the setting screw 52, to regulate the idle path of the brake lever.
2. Hold the setting screw 52 and tighten the counter-ring 51 well until it pushes against the lever housing.
3. After setting, actuate the brake lever approx. 8–10 times when standing in order to remove play at the brake lever and the brake linings.
4. Adjust the idle path of the brake lever again if necessary.

EXCHANGING THE BRAKE PADS



The brake linings (also called brake pads) wear when used. Therefore, regularly check their wear and replace them without delay, at the latest when brake force is lost:

1. Release the screws of the brake pads 53 on the left and right sides with a 5 mm hexagonal socket wrench.
2. Disconnect the brake cable 55.
3. Replace the two brake pads.
4. Connect the brake cable 55 again.
5. Then adjust the brake pads and the brake lever anew.



SETTING THE BRAKE PADS

The setting of the V-brake rim brake is the same on the front and rear wheel. First align the brake pads in parallel with the rim:

1. (If you have not done so yet,) release the screws of the brake pads 53 with a 5 mm hexagonal socket wrench.
2. Align the loosened brake pads in parallel with the rim.
3. Tighten the brake pad screws 53 again well (s. chapter Torque specifications).

Then adjust the distance from the brake pads to the rim:

The distance from the brake pads to the rim should be approx. 1 mm on either side. When the brake lever is actuated, both brake pads must be in contact with the rim at the same time.

1. Adjust the distance of the brake pads by turning the setting screw 54:

Increasing the distance from the rim	**clockwise**
Reducing the distance from the rim	**counter-clockwise**

2. Then adjust the brake lever as described in the chapter "brake lever".
3. Repeat the process if the lever still closes too easily.

HYDRAULIC RIM BRAKE (MAGURA)

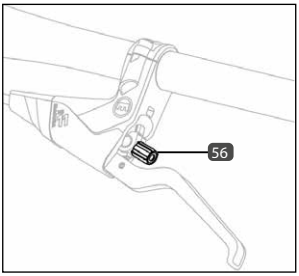
DANGER

DANGER OF ACCIDENT!

- **The brake linings must be free from dirt, grease and oils at all times, since the brake output may otherwise rapidly reduce or even be lost entirely.**
- **Check the degree of wear of the brake linings before every ride. When riding with strongly contaminated brake linings, the brake force may fail entirely!**
- **Replace the brake pads only with genuine spare parts. Always ensure that you only use brake pads that are suitable for the rim used (steel or aluminium). Proper function is otherwise not ensured.**
- **Replace the brake pads only in pairs, since the brake will otherwise not work correctly or the brake force will reduce.**

MAINTENANCE

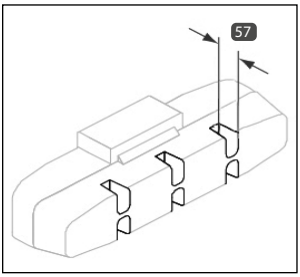
The MAGURA brake oil filled in is not subject to aging. The MAGURA rim brake therefore does not need to be vented or refilled regularly in normal operation. If it is nevertheless necessary, e.g. due to a defective brake line, have this only done by qualified specialist using the respective special tools.



SETTING THE PRESSURE POINT/COMPENSATING BRAKE LINING WEAR

You can adjust the pressure point of the brake at the brake lever. This work must be performed to compensate for brake lining wear.

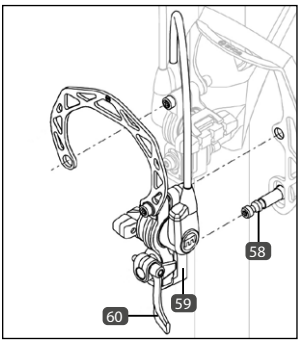
1. Turn the screw 56 in clockwise to bring the brake linings closer to the rim flank. The pressure point at the brake lever now starts earlier. You may need a Torx 25 wrench for this work.



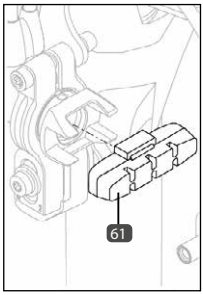
EXCHANGING THE BRAKE PADS

Exchange the MAGURA brake pads at once when the depth of the groove on the brake lining is less than 1 mm 57:

1. Turn the screw back counter-clockwise 56.
2. Push the lever 58 of the quick-clamp down to open it (OPEN).
3. Take the brake cylinder 59 off the cantilever socket 58.
4. (If necessary), remove the wheel.
5. Pull off the worn brake pads.
6. Clean the brake pad holder.
7. Insert the new brake pads 61 into the holder until they latch.
8. Install the wheel again if you removed it.
9. Push the brake cylinder 59 onto the cantilever socket 58.
10. Close the quick-clamping lever 60 by pushing it up (CLOSE). If



the lever closes too easily, the quick-clamping screw must be adjusted.



SETTING THE QUICK-CLAMP

1. Push the lever 60 of the quick-clamp down to open it (OPEN).
2. Turn the quick-clamping screw in 1/4 turn clockwise.
3. Close the quick-clamping lever 60 by pushing it up (CLOSE).
4. Repeat the process if the lever still closes too easily.

HYDRAULIC DISC BRAKE

DANGER

DANGER OF ACCIDENT!

- **The maximum brake output is only achieved after a few brake processes with a new brake disc or new brake linings!**
- **The brake disc will grow very hot when braking and may cause burns. The disc edges may also be very sharp and cause cutting injury. Therefore, do not touch them while the disc is hot or turning.**
- **Use only mineral oil for the hydraulic brake system by Shimano and Tektro; use only DOT4 or an equivalent brake fluid for any other kind. Otherwise, there may be damage, malfunctions or even brake failure.**

SETTING THE DISC BRAKE

Settings usually are not necessary at the hydraulic disc brake system. The brake linings centre independently by actuation of the brake levers.

REPLACING THE BRAKE LINING

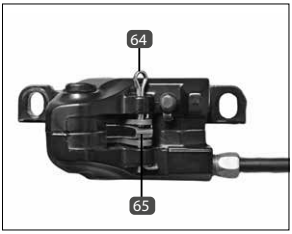
DANGER

DANGER OF ACCIDENT AND DAMAGE!

- **Replace the brake linings when their thickness is less than 0.5 mm. The brake output may otherwise drop to complete loss of the brake force and the brake system may be damaged.**

1. Loosen the two clamp screws 62 / 63 of the brake calliper with a 5 mm hexagonal socket wrench.
2. Take the brake calliper off from the brake disc.
3. Straighten the curved end of the safety pin 64 . Use a suitable tool for this (e.g. pliers).
4. Pull out the safety pin 64 .
5. Replace the brake linings 65.
6. Insert the safety pin 64 again and bend the open end over so that the pin cannot come free of

the holder. Use suitable tools for this (e.g. pliers).
7. Attach the calliper by tightening the two screws 62 / 63 with a 5 mm hexagonal socket wrench.
8. Actuate the respective brake several times in order to centre the new brake linings in the brake calliper. If there are still any grinding sounds, adjust the brake as described.



MECHANICAL DISC BRAKE

DANGER OF ACCIDENT!

- **The maximum brake output is only achieved after a few brake processes with a new brake disc or brake linings!**
- **The brake disc will grow very hot when braking and may cause burns. The disc edges may also be very sharp and cause cutting injury. Therefore, do not touch them while the disc is hot or turning.**

SETTING THE DISC BRAKE

Settings usually are not necessary at the disc brake system. The brake linings centre independently by actuation of the brake levers.

REPLACING THE BRAKE LINING

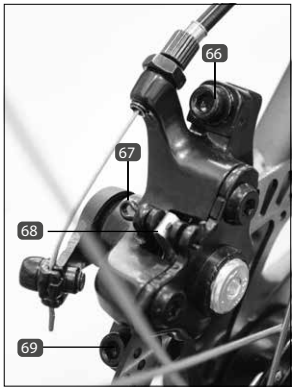
DANGER OF ACCIDENT AND DAMAGE!

- **Replace the brake linings when their thickness is less than 0.5 mm. The brake output may otherwise drop to complete loss of the brake force and the brake system may be damaged.**

1. Loosen the two clamp screws 66 / 69 of the brake calliper with a 5 mm hexagonal socket wrench.
2. Take the brake calliper off from the brake disc.
3. Straighten the curved end of the safety pin 67. Use a suitable tool for this (e.g. pliers).
4. Pull out the safety pin 67 .
5. Replace the brake linings 68.
6. Insert the safety pin 67 again and bend the open end over so that the pin cannot come free of

the holder. Use suitable tools for this (e.g. pliers).

7. Attach the calliper by tightening the two screws 66 / 69 with a 5 mm hexagonal socket wrench.
8. Actuate the respective brake several times (min. 10x) in order to centre the new brake linings in the brake calliper. If there are still any grinding sounds, adjust the brake as described.



BACK-PEDALLING BRAKE

DANGER

DANGER OF ACCIDENT!

- **The back-pedalling brake is only functional when the chain is put on properly! If the chain has jumped off, you cannot brake with the back-pedalling brake!**
- **Strong braking may cause the rear wheel to block and you may lose control when cycling.**
- **Always use the rim brakes as well on longer downhill rides, to avoid overheating of the back-pedalling brake. Otherwise, there may be a sudden or reduced brake output of the back-pedalling brake.**

Actuate the back-pedalling brake by pedalling in the opposite direction. The back-pedalling brake is maintenance-free and requires no adjustment.

BICYCLE STAND

WARNING!

DANGER OF DAMAGE!

- **Wrong operation of the bicycle stand may cause the bicycle to fall over and be damaged.**
- **Do not use the bicycle stand on a slope, but only on level and firm ground. The bicycle may otherwise fall over.**

OPERATING THE BICYCLE STAND

1. In order to use the bicycle, set up the bicycleand fold up the bicycle stand.
2. In order to park the bicycle hold the bicycleand fold down the bicycle stand.

WHEELS

WARNING!

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

- **Check before every ride if the profile of the tyres is worn and if there is any obvious damage. If in doubt, replace the tyre at once with a genuine spare tyre.**
- **Replace defective tyres and tubes only with the size matching the rim, since only this will ensure proper function.**
- **The maximum pressure indicated on the tyre must never be exceeded, since the tube may otherwise burst!**
- **The tyres must have sufficient pressure at all times! Too low air pressure may negatively impair cycling performance, specifically in curves. The tyres may also push through and damage the rims. The tyres will also wear more quickly.**

TYRES | TUBE

The tyre size is embossed on the tyre. It is indicated in millimetres (ETRTO standard) or inch. 47-622 means, e.g., that the tyre width is 47 mm and the inner tyre diameter is 622 mm.

Maintain the minimum and maximum pressure specified on the tyre. A tyre pressure below the specified minimum pressure can damage the rubber mantle due to excessive flexing which will cause the walls to crack. However, exceeding the specified maximum pressure may cause the hose to burst. The precise tyre pressure can be measured with an air pump with built-in pressure gauge or an external tyre pressure gauge.

REFLECTION STRIPES

The law does not require additional spoke reflectors for rims or tyres with reflection stripes.

BREAKDOWN PROTECTION

The breakdown protection system for tubes or tyres renders repairs for small punctures (up to approx. 3 mm) unnecessary.

SPOKES

WARNING!

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

- **Loosened spokes must be tightened at once at all times and damaged or torn spokes must be replaced without delay.**
- **Have maintenance and repair work regarding the spokes (e.g. tightening the spokes, replacing them or centring the wheel) only performed by a specialist using suitable tools. Only this can ensure proper function.**

Spokes connect the rim to the hub. Even tension of the spokes ensures concentricity and stability of the wheel. The spokes may settle over time and retensioning and centring may become necessary.

RIM

DANGER

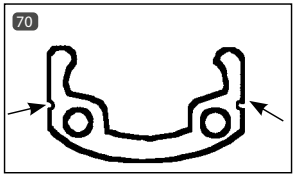
DANGER OF ACCIDENT!

- **When using a rim brake, the rim sides must always be free of dirt, oils and grease, since the brake performance will otherwise reduce, or the brake may even lose all effect.**

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

- **Replace worn rims without delay, since the rim may otherwise break under load.**

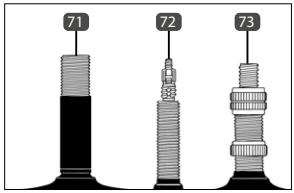
Use of a V-brake rim brake will cause the rim to wear over time. Therefore, there is a groove or a dot on the side clamp of the rim as a wear indicator 70. If you can no longer see it, wear has progressed and the rim must be replaced at once.



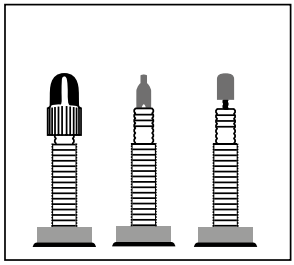
TUBE VALVES

There are 3 different bicycle valve types:

71 Schrader/car valve
72 Sclaverand valve
73 Dunlop/flash valve



First take off the valve cap 74 for pumping up and use an air pump that matches the bicycle valve. For Sclaverand valves, observe that both pumping and draining of air additionally requires loosening the small knurled nut 75 / 76 and briefly tapping it from above with a finger. After pumping, the safety nut 75 / 76 must be closed again and the valve cap 74 put on.



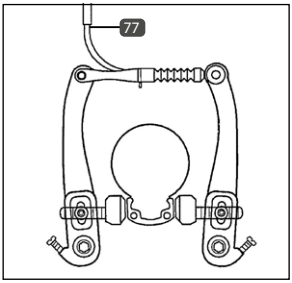
FRONT WHEEL

DANGER

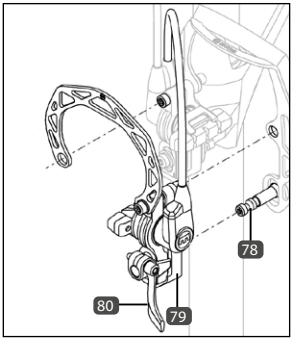
DANGER OF ACCIDENT!

- **Incorrectly installed wheels may impair braking and cycling performance.**
- **Tighten all screws and nuts that you loosened again well. The front wheel may otherwise come loose during the ride! Perform a careful test ride after installation.**

REMOVING THE FRONT WHEEL



1. V-brake rim brake: Disconnect the brake cable 77 in order to take out the wheel more easily later.
   Hydraulic rim brake: Open the quick-clamping lever 80 of the rim brake [OPEN].
2. Hydraulic rim brake: Take the brake cylinder 79 off the cantilever socket 78 in order to take out the wheel more easily later.
3. Release the nuts that ensure tight fit of the front wheel with a 15 mm wrench (depending on design).
4. Take the nuts including washers off the axle.
5. Pull out the front wheel from the axle holder.



INSTALLING THE FRONT WHEEL

1. Insert the front wheel straight into the axle.
2. Push the washers and nuts onto the axle.
3. Tighten the axle nuts again with a 15 mm wrench (see chapter on torque specification).
4. Place both caps onto the axle nuts.
5. V-brake rim brake: Connect the brake cable 77 again.
   Hydraulic rim brake: Push the brake cylinder 79 back onto the cantilever socket 78.
6. Hydraulic rim brake: Close the quick-clamping lever 77 [CLOSE]. If the lever closes too easily, the quick-clamping screw must be adjusted (see chapter Brakes).
7. Check that the rim brake works properly. Adjust it if necessary (s. chapter Brake).

REAR WHEEL

The procedure for removing and installing the rear wheel depends on the gearshift system installed (see chapter Gearshift).

FOOT PEDAL

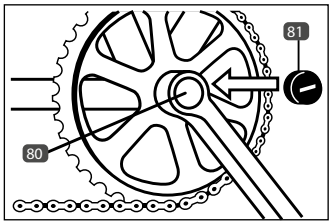
WARNING!

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

- **Regularly check that the screw connection of the foot pedal is tight. The pedal arms may otherwise come loose and the foot pedal, including the inner bearing, may be damaged.**

TIGHTENING THE FOOT PEDAL

1. If present, remove the cover cap on both sides 81, e.g. with a screwdriver.
2. Tighten the screw BGlow 80, depending on model, with an 8 mm hexagon socket wrench or a special socket acc. to the torque specification (s. chapter Torque specifications).
3. Push on the covering cap 81 again.



GEARSHIFT

HUB GEAR

OPERATING THE GEARSHIFT

To shift a gear, you need to turn the shifting rotating grip. Stop pedalling briefly while shifting gears to permit the gear to shift.

ADJUSTING THE GEAR / INSTALLING AND REMOVING THE REAR WHEEL

DANGER

DANGER OF ACCIDENT!

- **Incorrectly installed wheels may impair braking and cycling performance.**
- **Tighten all screws and nuts that you loosened again well. Check that the safety washer is placed correctly. The rear wheel may otherwise come loose during the ride! Perform a careful test ride after installation.**

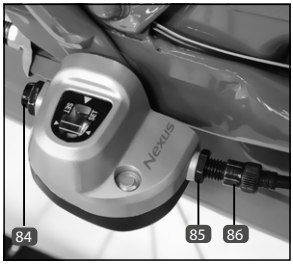
You can find descriptions for setting the different shifting systems and removing/installing the rear wheel below:

SHIMANO NEXUS INTER 3

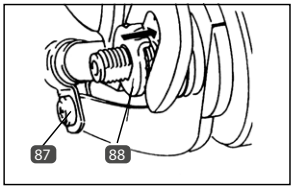
SETTING THE GEAR SHIFT

1. Use the turning rotary handle to shift from the 1st to the 2nd gear.
2. Check that the yellow mark 82 is centred within the two limitation lines 83.
3. If the gear shift must be adjusted, release the counter-nut first 85.
4. Then set the gear shift with the setting screw 86.
5. Tighten the counter-nut 85 again well after setting.
6. Check the correct function of the gear shift by shifting through the gears several times.

REMOVING THE REAR WHEEL



1. Use the shifting lever to put in the 1st gear.
2. Release the attachment screw 84 at the switchbox.
3. Remove the switchbox.
4. Pull the switching pin that you can now see from the axle bore.
5. Release the screw of the brake counter-holder 87 on the left side of the bicycle with a screwdriver.
6. Release the axle nuts on both sides of the rear wheel with a 15 mm wrench.

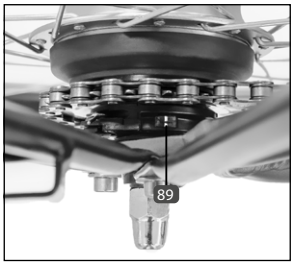


INSTALLING THE REAR WHEEL

1. Use the shifting lever to put in the 1st gear.
2. Place the chain on the pinion.
3. Place the rear wheel into the drop-out. Ensure that the wheel is placed straight in the holder and that the chain is appropriately tensioned.
   (see chapter Chain tensioning).
4. Apply the safety washer 88 on the left of the axle so that the interlock is in the drop-out.
5. Push the washer onto the right side of the axle.
6. Attach the wheel with the axle nuts on both sides. Tighten them with a 15 mm wrench (see chapter Torque specifications).
7. Attach the counter-holder bracket on the left side with the pipe clamp screw connection 87 at the frame.
8. Push the switching pin into the axle guide on the right to the stop.
9. Ensure that the 1st gear is engaged.

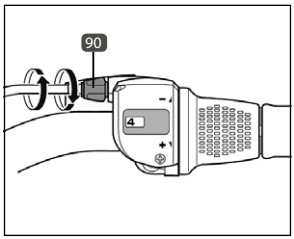
10. Push the switchbox onto the right axle nut.
11. Fasten the switchbox with the lower attachment nut 84.
12. Set the gear shift (s. chapter Gearshift).

SHIMANO NEXUS INTER 7



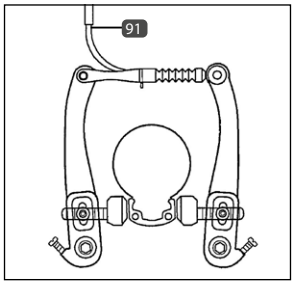
SETTING THE GEAR SHIFT

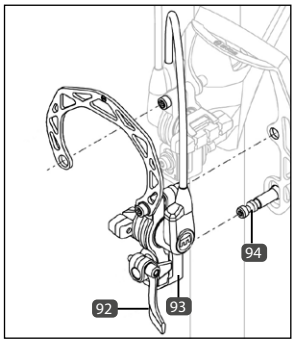
1. Use the turning rotary handle to shift from the 1st to the 4th gear.
2. Check the current shifting setting by looking at the two yellow marks at the rear wheel hub 89). The gear shift is set correctly when both marks are precisely opposite at the same height.
3. Adjust the gear shift by turning the black setting screw on the rotary handle of the gear shift (90).
4. Check the correct function of the gear shift by shifting through the gears several times.



REMOVING THE REAR WHEEL

1. Use the turning rotary handle to shift to the 1st gear.
2. V-brake rim brake: Disconnect the brake cable 91 in order to take out the wheel more easily later.
   Hydraulic rim brake: Open the quick-clamping lever 92 of the rim brake [OPEN].
3. Hydraulic rim brake: Take the brake cylinder 93 off the cantilever socket 94 in order to take out the wheel more easily later.
4. Release the brake counter-holder on the left side of the bicycle 95.
5. Release the axle nuts on both sides of the rear wheel with a 15 mm wrench.
6. Take the two axle nuts including the safety washers 96 off the axle.
7. Pull out the rear wheel from the drop-out.
8. In order to release the rear wheel from the shift cable, turn the circlip 97 by approx. 45° counter-clockwise. Now you can disconnect the circlip and the actuating lever from the rear wheel.

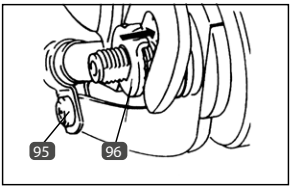




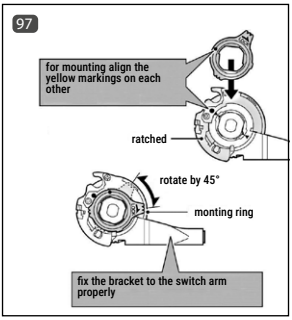
INSTALLING THE REAR WHEEL

1. Place the actuating lever on the hub of the rear wheel. Observe that the yellow marks of the actuating lever cover the yellow

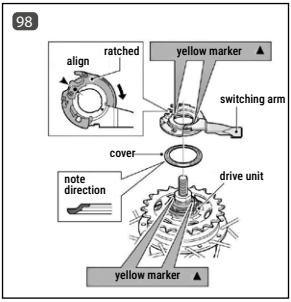
marks of the hub (98).
2. Place the circlip on the actuating lever and turn it by approx. 45° clockwise (97 + 98)
3. Place the rear wheel into the drop-out.
4. Apply the safety washers on the axle so that the interlock is in the drop-out (99).
5. Fasten the rear wheel with the axle nuts. Ensure that the wheel is placed straight in the holder and that the chain is appropriately tensioned (see chapter Chain tension).
6. Attach the counter-holder bracket on the left side with the pipe clamp screw connection at the frame (95).
7. V-brake rim brake: Connect the brake cable 91 again. Hydraulic rim brake: Push the brake cylinder 93 back onto the cantilever socket 94.
8. Hydraulic rim brake: Close the quick-clamping lever 92 [CLOSE]. If the lever closes too easily, the quick-clamping screw must be adjusted (see chapter Brakes).
9. Check that the rim brake works properly. Adjust it if necessary (s. chapter Brake).
10. Set the gearshift (s. chapter Setting the gearshift).



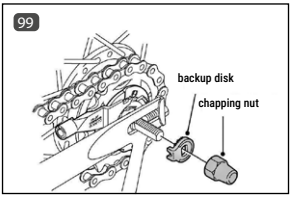
97



98



99



CHAIN GEARSHIFT

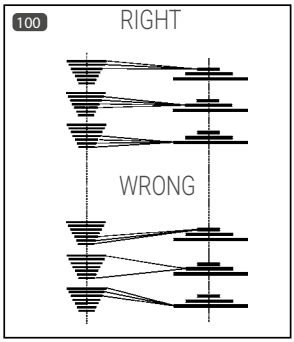
WARNING!

DANGER OF ACCIDENT!

- **Do not backpedal while shifting gears. The chain might jump off.**

OPERATING THE GEARSHIFT

Do not let the chain run too diagonally, since there may be grinding noise and the wear at chain ring, pinion and chain will increase overproportionally (100). Only shift on a chain gearshift when you have taken a little force off the pedals.



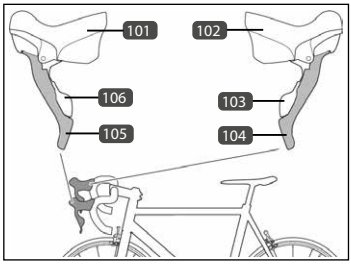
RAPIDFIRE SHIFT LEVER

You can shift the gears on the chain gearshift precisely with the left and right shift levers. The right shift lever shifts the rear gearshift and the left one (if present) the front chain ring.

DUAL CONTROL LEVERS

The right shift / brake lever 102 shifts the rear derailleur and the left shift 101 the front chainring.

To shift to a larger sprocket / chainring, push the lever 104 / 105 inwards. To shift to a smaller sprocket / chainring, push the lever 106 / 103 inwards.



ROTARY HANDLE SWITCH

Turn the rotary handle switch to change the gear. The sight window on the rotary handle switch shows the gear that is engaged.
The right shift lever shifts the rear gearshift and the left one the front chain ring.

SETTING

Every chain gearshift must be adjusted from time to time. If this is not done, increased wear, reduced shifting comfort, up to function failure of the shifting system must be expected.

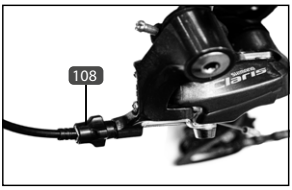
Therefore, always observe that the gearshift works without problems. If, for example, the gears can no longer be shifted properly or if you hear any unusual sounds when shifting, you usually need to adjust the chain gearshift.

PREPARATION WORK

Before you start the shifting settings, check the following things:

1. Check if the shift cables or cable sleeves are just dirty.
2. The rear wheel must be fitted tightly and must not have any play.
3. The gearshift must not be bent. For this, look at the two shifting rollers from behind. They must be precisely on top of each other, so that the chain from the tensioning roller to the guiding roller runs precisely straight.

SET THE PULL TENSION



When the chain gearshift is set incorrectly, it is often enough to only adjust the pull tension at the left /right shifting grip or at the rear derailleur:

1. Slightly tighten the screw 107/108.
2. Check that the gears can be shifted cleanly. If this is not the case, tighten the screw further. If necessary, also turn into the opposite direction.

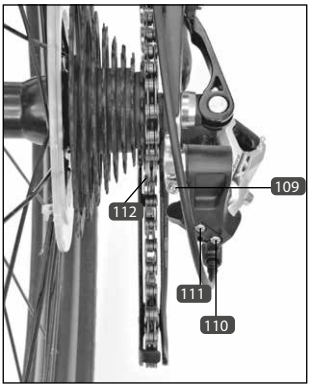
If the chain gearshift cannot be adjusted with the pull tension, the gearshift must be readjusted.

SET THE REAR DERAILLEUR

WARNING!

DANGER OF ACCIDENT!

- **If the rear derailleur is not properly adjusted, there may be damage to the chain and the rear derailleur. The rear derailleur may get into the spokes if set incorrectly.**



1. Switch the chain onto the largest chain ring and the smallest sprocket of the rear derailleur.
2. Now turn the setting screw H 111 until the guide roller 112 is placed precisely below the smallest pinion.
3. Switch the chain onto the smallest chain ring and the largest sprocket of the derailleur.
4. Again, the guide roller must be placed precisely below the pinion. If necessary, correct this with the setting screw L 110. Ensure that the chain never touches the spokes.
5. Adjust the pull tension with the setting screw 107 / 108. The chain must switch smoothly in both directions.
6. Use the setting screw B 109 to set the looping around the pinion. On the larger pinion, the distance between the teeth of the upper guide roller of the derailleur and the cassette teeth should be five to seven millimetres.

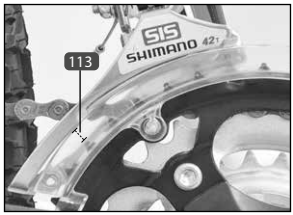
SET THE FRONT DERAILLEUR

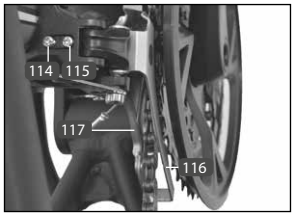
WARNING!

DANGER OF DAMAGE!

- **If there are any grinding sounds at the front derailleur during the ride, check the settings of the front derailleur at once. Otherwise, there may be damage to the chain and the gearshift.**

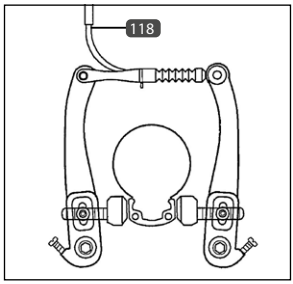
1. The guide plate of the front derailleur must be 2-3 millimetres above the teeth of the large blade and run in parallel to the large chain ring (113). Correct the position of the front derailleur if necessary.
2. Switch to the smallest chain ring and the largest pinion of the rear derailleur to set the swivel range of the front derailleur.
3. Turn the screw 114 out until the chain runs past the inner guide plate 117 without grinding.
4. Switch onto the largest chain ring and the smallest sprocket of the rear derailleur.
5. Adjust the chain with the screw H 115 so that it runs past the outer guide plate 116 without grinding.

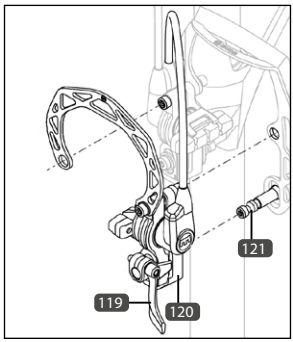




REMOVING THE REAR WHEEL

1. V-brake rim brake: Disconnect the brake cable 118 in order to take out the wheel more easily later.
   Hydraulic rim brake: Open the quick-clamping lever 119 of the rim brake [OPEN].
2. Hydraulic rim brake: Take the brake cylinder 120 off the cantilever socket 121 in order to take out the wheel more easily later.
3. Loosen the axle nuts on both sides of the rear wheel with an 15 mm wrench or release the lever of the quick tensioner (depending on equipment).
4. Take off the axle nuts and the washers.
5. Pull out the rear wheel from the drop-out.





INSTALLING THE REAR WHEEL

1. Place the chain on the pinion.
2. Place the rear wheel into the drop-out. Ensure that the wheel is placed straight in the holder.
3. Push the shifting protection bracket (if present) and the washers onto the axle.
4. For models without quick clamp: Attach the wheel with the axle nuts on both sides with an 15 mm wrench. Tighten the axle nuts (s. chapter Torque specifications).

For models with quick clamp: Close the quick clamp properly (s. chapter Quick clamp).
5. V-brake rim brake: Connect the brake cable 118 again.
   Hydraulic rim brake: Push the brake cylinder 120 back onto the cantilever socket 121.
6. Hydraulic rim brake: Close the quick-clamping lever 119 [CLOSE]. If the lever closes too easily, the quick-clamping screw must be adjusted (see chapter Brakes).
7. Check that the brake works properly and adjust it if necessary (s. chapter Brake).
9. Set the gearshift (s. chapter Gearshift).

CHAIN

WARNING!

DANGER OF ACCIDENT!

- **The chain must be sufficiently lubricated at all times since it may otherwise tear. The backpedalling brake is no longer functional then in models with a backpedalling brake!**

Clean and oil the chain at regular intervals (in particular after rides in the rain) with fine oil or chain spray. Dab off excess oil with a rag.

CHAIN TENSION (ONLY FOR MODELS WITH HUB GEARSHIFT)

WARNING!

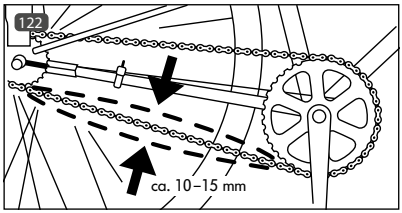
DANGER OF ACCIDENT!

- **If the chain is not tensioned enough, it may jump off during the ride. In that case, the back-pedalling brake will no longer be functional!**

An incorrectly tensioned chain may cause increased wear and may cause annoying sounds during the ride. The usage-related elongation of the chain requires regular inspection of the chain tension.

CHECK CHAIN TENSION

1. Put the bicycle onto the stand.
2. Check that the chain can be pushed through up or downwards by max. 10-15 mm (122).

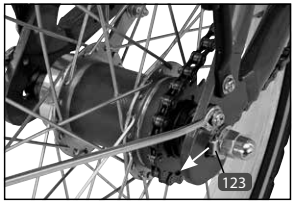


ADJUSTING THE CHAIN TENSION

DANGER OF ACCIDENT!

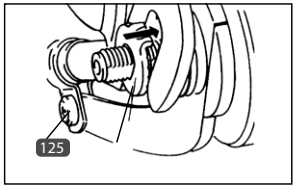
- **The rear wheel must be placed straight in the axle holder, since the braking or riding performance may otherwise be impaired.**
- **Tighten all screws and nuts that you loosened again well. Check that the safety washer is placed correctly. The rear wheel may otherwise come loose during the ride! Perform a careful test ride after installation.**

HUB GEARSHIFT WITHOUT SWITCHBOX



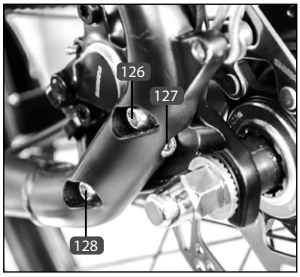
1. Release the axle nuts 123 on both sides of the rear wheel with a 15 mm wrench.
2. Shift the rear wheel to adjust the chain tension.
3. Ensure that the wheel is placed straight in the holder and that the chain is appropriately tensioned.
4. Attach the wheel with the axle nuts on both sides with a 15 mm wrench. Tighten the axle nuts according to the torque specification (s. chapter torque specifications).

SHIMANO NEXUS INTER 3

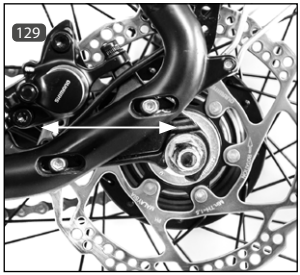


1. Use the shifting lever to put in the 1st gear.
2. Release the attachment screw 124.
3. Remove the switchbox.
4. Pull the switching pin that you can now see from the axle bore.
5. Loosen the screw of the brake counter-holder 121 with a screwdriver.
6. Release the axle nuts on both sides of the rear wheel with a 15 mm wrench.
7. Shift the rear wheel to adjust the chain tension. Ensure that the wheel is placed straight in the holder.
8. Attach the counter-holder bracket with the pipe clamp screw connection 125 at the frame.
9. Push the switching pin into the axle guide on the right to the stop.
10. Push the switchbox onto the right axle nut as shown.
11. Fasten the switchbox with the lower attachment nut 124.
12. Set the gearshift (s. chapter Gearshift).

GEAR HUB WITH DISK BRAKE



1. Use a 5-mm Allen wrench to undo the two screws 126 + 128 on both sides of the frame
2. Use a 5-mm Allen wrench to undo the fixing screw 127 on both sides.
3. Now shift the rear wheel to adjust the chain tension (129). To do so, screw in the fixing screw 124. until the correct position has been reached. Make sure that the wheel is straight when seated in the holder and that the chain is properly tensioned (see Checking the chain tension chapter)
4. Tighten the screws 126 + 128 firmly (see Torque specifications chapter).



PERSON/LOAD TRANSPORT

DANGER

DANGER OF ACCIDENT!

- The riding and braking behaviour of the bicycle will change when you load the bicycle . The braking distance may extend considerably due to the increased weight.
- Use special bicycle side bags, baskets or clamping devices for safe transport. Do not use any loose belts to attach the load, since these may catch in the wheels.
- Do not cover the lighting system in transport so that you will be seen by other road users in darkness or bad visibility.
- Do not hang any bags or other objects from the handlebar for transport. The handlebar may break or the riding performance will be impaired.

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

- The maximum permitted total weight of the bicycle must not exceed the value indicated in chapter "Technical data". The total weight includes the bicycle , the rider and any load (e.g. basket and side bags, including contents, child seat incl. child, trailer including trailing load.). Exceeding it may cause damage up to breaking of parts.
- The maximum permitted load on the luggage carrier or basket must not be exceeded.
- Always distribute the load evenly to avoid impairing the riding performance (specifically in turns) any more than necessary.

CHILD SEAT

WARNING!

RISK OF ACCIDENT!

- Children younger than 7 years of age must only be transported on a bicycle in Germany if using special approved child seats and if the cyclist is at least 16 years old (StVO). When using a child seat, observe the maximum permitted weight of the child and read the operating instructions of the manufacturer with care.
- When installing a child seat, observe complete covering of all spring rings under the saddle, since crushing of the fingers and other limbs may otherwise occur.

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

- Always observe the safety notes of the child seat manufacturer and read the child seat operating instructions attentively.
- Use only suitable child seats that comply with DIN EN 14344.
- Do not mount a child's seat to the seat post as this could otherwise break. The carrier is also not intended to accommodate a child's seat. Instead, use a child's seat that can be attached to the seat tube.

TRAILER

WARNING!

- **Read the operating instructions of the trailer attentively and always observe the safety notes of the trailer manufacturer.**
- **Familiarise yourself with the new cycling and braking behaviour of the bicycle outside of road traffic first! Danger of accident!**
- **The maximum permitted total weight of the bicycle must not exceed the value indicated in chapter "Technical data". The total weight includes the bicycle , the rider and any load (e.g. basket and side bags, including contents, child seat incl. child, trailer including trailing load.). Exceeding it may cause damage up to breaking of parts.**

TREKKING | CITY

It is generally possible to use these types of bicycles with a trailer. Depending on purpose, there are many different kinds and types of available trailers. Specifically when choosing a trailer for transporting persons, make sure that it is safe. Trailers with a safety seal are to be preferred in any case.

URBAN | MTB | FOLDING BICYCLE | KIDS | GRAVEL

Bicycles of this type are not constructed for being used with a trailer.

THEFT PROTECTION

Take out theft protection in your own interest. Always lock your bicycle, even if you only leave it unsupervised briefly. Use only safety-tested locks and safety devices. We recommend locks of the PROPHETE brand.

MAINTENANCE | CARE

DANGER OF BREAK AND ACCIDENTS!

- The bicycle requires regular inspection, maintenance and servicing. Only this can ensure that it permanently complies with the safety-technical requirements and works properly. Therefore, perform the test, care and maintenance instructions described in the individual chapters depending on the frequency of use (but at least once per year).
- The screws and nuts installed on the bicycle must be checked for tight fit at regular intervals (but at least every 3 months) and may need to be tightened or re-tightened to the proper strength. Only this can ensure that the bicycle permanently complies with the safety-technical requirements and works properly. This does not include the adjustment screws at the gearshift and brake components.
- Perform the repair, maintenance and setting work only if you have enough specialist knowledge and the corresponding tools. This specifically applies to work on the brakes. Wrong or insufficient repair, maintenance and setting work may cause damage to the bicycle, malfunctions and therefore accidents.
- The bicycle or the individual parts are exposed to partially high stress during the duration of use, accidents or improper treatment. Any kind of cracks, scratches and colour changes may indicate that the respective part may suddenly fail. This specifically applies to bent or damaged safety-relevant parts, such as the frame, fork, handlebar, stem, saddle, seat post, luggage carrier, all brake components (specifically brake lever & brake linings), lights, foot pedal, wheels, tyres and tubes. Never repair such defective parts, but replace them with genuine spare parts without delay.
- Use only genuine spare parts for exchange of parts, since they are specifically coordinated with the bicycle and can ensure proper function. This specifically applies to safety-relevant parts, such as the frame, fork, handlebar, stem, saddle, seat post, luggage carrier, all brake components (specifically brake lever & brake linings), lights, foot pedal, wheels, tyres and tubes. If you use any third-party parts for exchange, this may lead to damage and failure of safety-relevant parts.

GENERAL CARE NOTES

WARNING!

DANGER OF ACCIDENT!

- **Ensure that no care agent, grease or oil reaches the brake linings, brake disc or tyres, since the brake performance may otherwise be reduced or the wheels may slip.**
- **Never use any high pressure or steam jets for cleaning, since this may cause damage (e.g. electronic and paint damage, damage from rust formation on the bearings, etc.). Instead, clean the bicycle manually with warm water, a bicycle cleaning agent and a soft sponge.**
- **Do not use any aggressive cleaning agents, since they may, e.g., attack the paint. After cleaning, apply commercial bicycle preservation and polishing agents, especially also to corrosion-susceptible parts.**
- **In order to prevent rust formation, the bicycle requires care at shorter intervals in areas with salty air (near the coast) and must be treated with preserving care agents.**

Clean the bicycle at regular intervals (at least twice per year), to prevent damage and flash rust. In particular after rides in the rain and in winter, there may otherwise be rust formation from splashing or salt-containing water.

STORING THE BIKE

Clean and preserve the bicycle before storage as described in the chapter maintenance/care. Store it in a dry room protected against large temperature fluctuations, since this may negatively affect chrome and metal parts. Also ensure that the bicycle is protected against outer influences. Suspended storage of the bicycle is recommended with regard to the tyres.

SPRING CHECK

After an extended period of time without use, perform the items described in the chapter First commissioning/inspections before starting a ride in addition to the regular maintenance work. Specifically check the functions of the brakes, gearshift, lighting, air pressure and tight fit of the screws, nuts and quick-clamps. If necessary, specifically also regrease the chain.

MAINTENANCE WORK

Only regular and professional maintenance can ensure optimal and safe use of the bicycle. The following work must be performed in the scope of maintenance according to the intervals indicated in the maintenance plan.

We recommend having them performed by a specialist using suitable tools.

TYRES

Profile depth, air pressure, check for porosity & damage, clean, correct air pressure if necessary or exchange

WHEEL | RIM

Attachment, rim wear, concentricity, check bearing for play, rim for height/side stop, retighten, adjust or replace as necessary

SPOKES

Check spoke tension, retighten if necessary or replace damaged spokes

BRAKE SYSTEM

Check setting, wear, function and tightness of brake tubes, oil moving parts and bearings of the brake components and brake bowden pulls, adjust if necessary, replace worn or defective brake components

LIGHTING | REFLECTORS

Check setting, function, cable/plug connections, adjust or replace if necessary

HANDLEBAR | STEM

Check setting and tight fit, clean, adjust if necessary

STEERING HEAD BEARING

Check setting, function, smooth movement and play, grease, adjust if necessary or replace

SADDLE | SEAT POST

Set, check tight fit, clean, check suspended seat post for play and regrease, grease seat post tube and adjust if necessary, retighten or replace

FRAME

Check for damage (cracks and deformation), clean, replace if necessary

FORK

Check for damage (cracks and deformation) and for play (only suspension fork), clean, grease suspension fork, replace if necessary

GEARSHIFT

Check settings, wear and function, clean, oil bearing of the moving parts and gearshift bowden pulls, adjust, replace if necessary

CHAIN

Clean and lubricate chain if necessary, check chain tension and wear, replace if necessary

BOTTOM BRACKET | PEDALS | SPROCKET SET

Check function, bearing for play, wear and tight fit, adjust, tighten or replace as necessary

SCREW-ON CONNECTIONS | QUICK-CLAMP | OTHER PARTS | ACCESSORIES

Check setting for tight fit and function, clean, adjust, retighten or replace as necessary

MAINTENANCE PLAN

The work listed in the maintenance plan include, where required, cleaning, lubrication and setting of the part or exchange of the affected component at wear or damage. Further information on the maintenance work to be performed can be found in the previous chapter.

We recommend having them performed by a specialist using suitable tools.

In the event of damage caused by failure to comply with the maintenance schedule and the corresponding maintenance work, the warranty or guarantee can be refused.

COMPONENT	COMMISSION-ING	500 KM OR 6 MONTHS*	1000 KM OR 12 MONTHS*	EVERY 1000 KM OR 12 MOTHS*
Tyres	x	x	x	x
Wheel/rim	-	x	x	x
Spokes	-	x	x	x
Brake system	x	x	x	x
Lighting/reflectors	x	x	x	x
Handlebar / stem	x	x	x	x
Steering head bearing	-	x	x	x
Saddle / seat post	x	x	x	x
Frame	-	x	x	x
Fork	-	x	x	x
Gearshift	x	x	x	x
Chain	-	x	x	x
Bottom bracket / Pedals / Sprocket set	-	x	x	x
Other parts / accessories	-	x	x	x
Screw connector / quick clamp	x	before every ride		

* Depending on which event occurs first (time or mileage). Shorter intervals apply in case of intense use.

MAINTENANCE PERFORMED

The following maintenance work has been performed according to the interval of the maintenance plan and the maintenance work description:

1. MAINTENANCE	2. MAINTENANCE	3. MAINTENANCE	4. MAINTENANCE
Executed on:	**Executed on:**	**Executed on:**	**Executed on:**
(Stamp/ Signature)	(Stamp/ Signature)	(Stamp/ Signature)	(Stamp/ Signature)
5. MAINTENANCE	**6. MAINTENANCE**	**7. MAINTENANCE**	**8. MAINTENANCE**
Executed on:	**Executed on:**	**Executed on:**	**Executed on:**
(Stamp/ Signature)	(Stamp/ Signature)	(Stamp/ Signature)	(Stamp/ Signature)

TORQUE SPECIFICATIONS

DANGER OF DAMAGE AND ACCIDENTS!

- The screws and nuts installed on the bicycle must be checked for tight fit at regular intervals (see maintenance plan) and may need to be tightened or re-tightened to the proper strength. Only this can ensure that the bicycle permanently complies with the safety-technical requirements and works properly.
- If screw and nuts are tightened too far, they may break.
- If parts are marked with torque specifications, these must be complied with.
- The torque specifications for other screw connections do not apply to the adjustment screws at the gearshift and brake components.

The torque wrench permits precise compliance with the tightening torques.

Wheel nuts, front	20–25 Nm
Wheel nuts, rear	25-30 Nm
Foot pedal arm, steel	30 Nm
Foot pedal arm, aluminium	30–35 Nm
Pedals	30–35 Nm
Handlebar clamp block screw (M6)	10–14 Nm
Handlebar clamp block screw (4xM5)	6 Nm
Lateral clamping screws (A-head stem)	9–11 Nm
Angle adjusting screw (stem)	18-30 Nm
Stem Steerer Clamp (M8)	20-30 Nm

Brake shoe fixing	5–7 Nm
Brake disc fixing	5–7 Nm
Seatpost clamp ring	8–12 Nm
Saddle clamp	18–22 Nm
Damper / Shock	10 Nm
External Dynamo-fixing	15 Nm

OTHER STEEL SCREWS					OTHER VA SCREWS A2/A4		
SIZE / STRENGTH CLASS	5.6	6.8	8.8	10.9	50	70	80
M3	0.7 Nm	0.9 Nm	1.2 Nm	1.7 Nm	-	-	-
M4	1.7 Nm	2.1 Nm	2.8 Nm	4.1 Nm	-	-	-
M5	3.4 Nm	4.3 Nm	5.5 Nm	8.1 Nm	1.7 Nm	3.5 Nm	4.7 Nm
M6	5.9 Nm	7.3 Nm	9.6 Nm	14 Nm	3 Nm	6 Nm	8 Nm
M8	14.3 Nm	17.8 Nm	23 Nm	34 Nm	7.1 Nm	16 Nm	22 Nm

TROUBLESHOOTING

FAULT	CAUSE	REMEDY
The lighting does not work	Wrong operation Cable defective Plug contact released Lamp defective	Switch on lamps Replace cable Connect plug contacts Replace lamp/LED headlight
Insufficient brake output	Brake linings worn The brake is set incorrectly The brake has run too hot at permanent stress (e.g. on long downhill rides)	Replace the brake linings Adjust brake Use all brakes alternatingly
Shift gears not clean or cannot be engaged	Gearshift misadjusted Shifting components defective or bent	Setting the gear shift Replace shifting element
Occurrence of unusual noise when cycling	The stem/handlebar screws are not tightened Chain not lubricated sufficiently Chain to tight The foot pedal attachment is not tightened	Retighten stem/ handlebar screws Lubricate chain Retension chain Tighten bottom bracket attachment
Bicycle runs "stiff"	Air pressure too low Brake drags Too-high gear engaged	Increase the air pressure Adjust brake Shift to lower gear
No or insufficient spring effect	Spring element too tense	Adjust the suspension to a softer setting

WARRANTY | GUARANTEE

1. WARRANTY

You can raise warranty claims within a period of at most 2 years starting on the purchasing date. The warranty is limited to repair or exchange of the damaged part/bicycle, at our discretion. Our warranty services are always free of charge to you. However, they are not available if any other defects other than defects of material and craftsmanship are found.

WARRANTY AGAINST FRAME/FORK BREAK

We offer a 10-year-warranty against breaking of the frame and fork. The warranty shall commence on the purchasing date. If the fork or frame break, we offer exchange of the bicycle or a credit, after deduction of a usage flat-rate upon submission of the receipt. The amount of the usage fee depends on how long ago you bought your bicycle. However, the warranty shall not apply if other defects other than defects of material and craftsmanship are found.

2. The claim to warranty or guarantee must be documented by the purchaser by submitting the purchasing receipt.

3. The fault and its causes are always examined by our customer service. The parts exchanged in the scope of the warranty or guarantee shall become our property.

4. In case of justified warranty or guarantee claims, the costs of shipping and costs for removal and installation shall be at our expense.

5. If the bicycle has been changed by third parties or by installation of third-party parts, or if any defects that occurred are originally connected to the change, the warranty and guarantee claim shall expire. It shall also expire if the provisions in the operating instructions regarding use and treatment of the bicycle were not observed.
   This shall specifically apply to intended use, care and maintenance instructions.

6. The warranty and guarantee shall not include:
   - Parts subject to tear, consumption or wear
     (except for clear defects of material or craftsmanship), such as:
     - Tyres
     - Brake parts
     - Chain
     - Fuse
     - Cables
     - Lights
     - Stand
     - Sprockets
     - Shifting pinion
     - Bowden pulls
     - Saddle
     - Rechargeable battery/battery
     - Grips/covers
     - Sticker/decoration
     - Etc.
   - Damage due to:
     - Use of other than genuine spare parts.
     - Improper installation of parts from the purchaser or a third party.

  - Damage caused by rock impact, hail, spreading salt, industrial exhaust, lack of care, unsuitable care agents, etc.
- Consumables not connected to repair work on recognised faults.
- All maintenance work or other work that arises from wear, accident or operating conditions, as well as riding without observing the manufacturer's information.
- All events such as noise development, vibrations, colour changes, wear, etc. that do not impair the basic and riding properties.
- Costs for maintenance, inspection and cleaning work.

7. The claim to warranty or guarantee shall entitle the customer only to demand removal of the defect. Claims for return or reduction of the purchasing price shall only apply after improvement has failed. Reimbursement for any direct or indirect damage is not provided.

8. Warranty or guarantee services performed shall not renew or extend the term of the warranty or guarantee. Claims after expiration of the period shall be excluded.

9. Any other than the above agreements shall only be valid if they have been confirmed in writing by the manufacturer.
10. If you experience any technical problems with the bicycle you bought, contact your vendor.

DISPOSAL

Many materials of the bicycle are reusable. Reuse, recycling or other forms of use is an important contribution to the protection of our environment.

Ask your town/municipal administration about the disposal office relevant for you. You can get detailed information on correct disposal of the bicycle there.

BICYCLE PASS

The bicycle passport permits unique description of your bicycle to the police or insurance in case of theft. Complete the bicycle passport right after purchasing and keep it well.

FRAME-NO.* SERIAL-NR.**

MODELL/ART-NR.

FRAME TYPE ☐ Diamond ☐ Trapeze ☐ Wave

SIZE ☐ 29" ☐ 28" ☐ 27,5" (650B) ☐ 26" ☐ 24" ☐ 20"

TYPE ☐ City ☐ Trekking ☐ Gravel

☐ MTB ☐ Urban ☐ Fold bicycle

COLOUR Frame Fork

GEAR SHIFT ☐ Hub gearshift ☐ Chain gearshift

Type/number of gears

SPECIAL EQUIPMENT ☐ Suspension fork ☐ Basket ☐ Front luggage carrier

OWNER

SELLER

PURCHASING DATE

* = The frame number is placed on the fork shaft tube (behind the headlights).
** = The serial number can be found on the rating plate.

prophete

NOTICE D'UTILISATION

VÉLO

FR

REMARQUE CONCERNANT CE MODE D'EMPLOI

- **Veuillez impérativement lire avec attention l'ensemble de la notice d'utilisation avant le premier emploi. Vous vous familiariserez ainsi plus rapidement avec votre véloet vous éviterez des erreurs de manipulation qui peuvent causer des dommages ou des accidents. Veuillez en particulier suivre les consignes de sécurité et les recommandations concernant les dangers.**
- **Veuillez conserver cette notice d'utilisation dans un endroit sûr et la remettre lorsque vous vendez ou donnez votre vélo.**

Cette notice d'utilisation comprend des descriptions de fonctionnement qui sont applicables à diverses variantes de modèles et d'équipement. Tous les composants ou fonctions décrits ne sont pas montés ou disponibles sur votre vélo. Il n'en résulte aucun droit légal à ces éléments ou à ces fonctions.

SOMMAIRE

REMARQUE CONCERNANT CE MODE D'EMPLOI ....FR 2
NUMÉROS DE SÉRIE ....FR 3
INTRODUCTION ....FR 4
EXPLICATION DES SYMBOLES ANNONÇANT DES CONSIGNES IMPORTANTES.... FR 5
EXPLICATION DE LA PLAQUE SIGNALÉTIQUE....FR 5
CONSIGNES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ ....FR 6
CIRCULATION SUR LA VOIE PUBLIQUE ....FR 7
UTILISATION CONFORME....FR 7
RECOMMANDATIONS SUR L'ENVIRONNEMENT ....FR 8
DONNÉES TECHNIQUES....FR 9
PREMIÈRE MISE EN SERVICE ET CONTRÔLES AVANT LE DÉBUT DE LA CONDUITE ....FR 10
PÉDALES ....FR 11
GUIDON ....FR 12
SELLE | TIGE DE SELLE....FR 16
BLOCAGE RAPIDE....FR 18
CADRE PLIANT....FR 19
FOURCHE SUSPENDUE ....FR 20
AMORTISSEUR (SHOCK)....FR 21
ÉCLAIRAGE ....FR 22
FREIN ....FR 24
BÉQUILLE....FR 30
ROUES ....FR 31
PÉDALIER ....FR 34
CHANGEMENT DE VITESSES ....FR 34
CHAÎNE ....FR 41
TRANSPORT DE PERSONNES OU DE CHARGE ....FR 44
PROTECTION ANTIVOL ....FR 45
MAINTENANCE | ENTRETIEN ....FR 46
SPÉCIFICATIONS DE COUPLE ....FR 52
DÉPANNAGE ....FR 53
GARANTIE LÉGALE | GARANTIE COMMERCIALE ....FR 54
ÉLIMINATION ....FR 57
PASS VÉLO ....FR 58

INTRODUCTION

Cher client,

nous vous remercions d’avoir choisi un vélo de notre marque. Vous aurez certainement beaucoup de joie et de plaisir de conduite !

Avec l’achat de ce vélo, vous combinez qualité, sécurité et conception moderne. Plus de 110 ans d'expérience ont permis d’acquérir toutes les connaissances modernes sur le développement de la bicyclette.

Cordialement
keep moving.

Prophete In Moving GmbH

EXPLICATION DES SYMBOLES ANNONÇANT DES CONSIGNES IMPORTANTES

Les recommandations particulièrement importantes sont signalisées comme suit dans cette notice d'utilisation :

Cette consigne d'avertissement prévient de risques possibles pendant le maniement ou l'utilisation du vélo, susceptibles d'entraîner des blessures graves ou la mort.

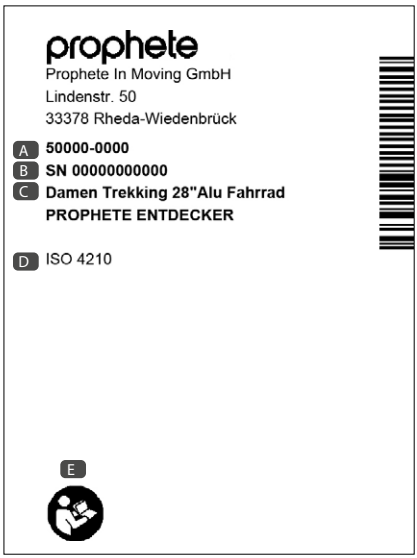
Cette consigne d'avertissement attire votre attention sur les dommages potentiels susceptibles d'entraîner des blessures légères et des dégâts sur le vélo.

Cette note d'information vous fournit des astuces et des conseils supplémentaires.

Française

EXPLICATION DE LA PLAQUE SIGNALÉTIQUE

Vous trouverez la plaque signalétique contre le tube de selle du vélo ainsi que collée dans le présent mode d'emploi (page DE-2). Exemple :



- A Article N°
- B N° de série (SN)
- C Désignation du modèle
- D Normes appliquées
- E Symbole « Lire le mode d'emploi »

CONSIGNES GÉNÉRALES DE SÉCURITÉ

RISQUE DE CASSE, DOMMAGE ET ACCIDENT !

- Veillez à ce que le vélo soit adapté à la taille de votre corps. Si ce n'est pas le cas, vous risquez selon les circonstances de ne pas pouvoir utiliser ou contrôler correctement le vélo.
- Portez toujours un casque de vélo homologué pour éviter des blessures.
- Portez de préférence des vêtements accrocheurs avec des couleurs vives et des bandes réfléchissantes pour les rendre plus rapidement et mieux visibles par les autres usagers de la route.
- Il y a des pièces rotatives et mobiles sur le vélo. Il y a des risques de blessures liés à de mauvais vêtements, une manipulation incorrecte ou un manque d'attention.
  - Portez des vêtements ajustés. Portez si nécessaire des pinces à pantalon.
  - Assurez-vous que les vêtements qui pendent ne pénètrent pas dans les rayons, comme les écharpes ou des cordons.
  - Portez des chaussures antidérapantes munies d'une semelle rigide et permettant au pied d'avoir une tenue suffisante.
- En cas de mauvaises conditions météorologiques telles que humidité, neige ou verglas, faites particulièrement attention ou reportez votre trajet à une date ultérieure. En particulier, la performance de freinage peut être considérablement réduite dans des conditions météorologiques défavorables !
- Activez toujours l'éclairage dans l'obscurité et par mauvaise visibilité ! N'oubliez pas qu'avec un éclairage allumé non seulement vous avez une meilleure visibilité, mais vous êtes également mieux vu par les autres usagers routiers.
- Le poids total maximal admissible du vélo ne doit pas dépasser la valeur indiquée dans le chapitre « Données techniques ». Le poids total admissible comprend avec le vélo, le cycliste et la charge utile de toute sorte (p. ex. panier et poches latérales y compris le contenu, siège enfant y compris enfant, remorque y compris charge de la remorque, etc.). Un excès peut conduire à des dommages et des accidents avec risque de blessure !
- Des modifications techniques ne peuvent être apportées qu'à la condition de respecter les règlements légaux en vigueur (en Allemagne : le code StVZO d'homologation des véhicules), les normes DIN EN ISO indiquées sur la plaque signalétique ainsi que le cas échéant d'autres normes spécifiques à des composants. Cela s'applique notamment aux éléments liés à la sécurité, tels que le cadre, la fourche, le guidon, la potence, la selle, la tige de selle, le porte-bagages (ISO 11243), tous les composants de frein (notamment levier de frein et plaquettes de frein), dispositifs d'éclairage, pédalier, roues, attelages, pneus et chambres à air.

CIRCULATION SUR LA VOIE PUBLIQUE

Chaque usager de la route doit se comporter de manière à ne pas mettre en danger les autres usagers, ne pas leur occasionner des dommages ou ne pas les gêner plus que ce à quoi les circonstances le contraignent ! Conduisez donc toujours avec vigilance et prudence. Tenez compte des autres usagers routiers.

Suivez toujours les réglementations légales nationales et les règles de circulation du pays où vous utilisez le vélo. En Allemagne ces réglementations sont régies par le StVZO et le StVO.

Vous n'êtes autorisé à conduire votre vélo sur les routes et les voies publiques que s'il est doté de l'équipement requis par la loi dans votre pays.

En Allemagne ces réglementations sont régies par le StVZO (législation sur les immatriculations routières).

En Allemagne, selon le StVZO un vélo doit être équipé de

- deux freins fonctionnant indépendamment l'un de l'autre,
- une sonnerie parfaitement audible,
- un phare avant opérationnel et un feux arrière,
- des réflecteurs de roue ou des bandes latérales réfléchissantes sur les jantes ou les pneus,
- des réflecteurs de pédales
- un catadioptre blanc orienté vers l'avant (lorsqu'il n'est pas intégré au phare),
- un réflecteur rouge orienté vers l'arrière (réflecteur à grande surface).

UTILISATION CONFORME

CITY | TREKKING | URBAN | VÉLO PLIANT

Ces vélos sont conçus et équipés pour une utilisation sur les voies publiques et les chemins balisés. L'équipement technique de sécurité requis à cet effet a été fourni et doit être vérifié régulièrement par l'utilisateur ou le spécialiste et, si nécessaire, réparé.

Ni le fabricant, ni le distributeur ne sont responsables de toute autre utilisation ou non-respect des consignes de sécurité de cette notice d'utilisation et des dommages qui en résultent. Cela s'applique notamment à l'utilisation sur des terrains, aux compétitions sportives, à toute surcharge, à l'élimination non réglementaire des défauts et à l'utilisation dans des zones commerciales.

L'utilisation conforme comprend également le respect des instructions d'utilisation, de maintenance et d'entretien.

VTT | GRAVEL

Ces vélos sont prévus pour pouvoir être utilisés sur des champs et des voies forestières banalisés, des chemins de gravier et sur des terrains faciles*. Ils ne sont toutefois pas adaptés à l'utilisation sur les voies publiques. L'équipement technique de sécurité requis à cet effet n'a pas été fourni et doit être complété par l'utilisateur ou le spécialiste.

Ni le fabricant, ni le distributeur ne sont responsables de toute autre utilisation, non-respect des consignes de sécurité de cette notice d'utilisation et des dommages qui en résultent. Cela s'applique notamment à l'utilisation de ces vélos lors de compétitions sportives, lorsque des défauts n'ont pas été résolus, lors de surcharge de tout type et à l'utilisation dans des zones commerciales.

Le respect des instructions d'exploitation, d'entretien et de maintenance permet une utilisation correcte.

*** = VTT uniquement**

RECOMMANDATIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

En tant qu'utilisateur d'un vélo vous êtes uniquement un hôte dans la nature. Utilisez pour cela toujours les pistes disponibles, développées et stabilisées. Ne vous déplacez jamais sur les terrains sauvages ou protégés pour ne pas mettre en danger votre sécurité et celle des autres. Laissez la nature comme vous l'avez trouvée. Ne laissez pas de déchets et évitez de dégrader la nature en adoptant une conduite et un comportement adapté.

DONNÉES TECHNIQUES

NORME

Le vélo a été fabriqué selon la norme actuelle DIN EN ISO 4210.

POIDS TOTAL MAXIMUM ADMISSIBLE

City | Trekking | Urban | Gravel	120 kg
VTT	100 kg
Vélo (24")	80 kg
Vélo (20")	60 kg
Vélo pliant (20")	100 kg

CHARGE MAXIMALE DU PORTE-BAGAGES/PANIER

Charge du porte-bagages max.	25 kg*
Charge du panier max.	2 kg*

(* = dans la mesure ou rien d'autre n'est indiqué sur le composant)

DISPOSITIF D'ÉCLAIRAGE

Dynamo	• Dynamo moyeu • Dynamo externe (6 V/3 W)
Phare avant	• LED (ampoule non interchangeable)
Feu arrière	• LED (ampoule non interchangeable)

PREMIÈRE MISE EN SERVICE ET CONTRÔLES AVANT LE DÉBUT DE LA CONDUITE

ATTENTION!

RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT !

- **Avant chaque trajet, vérifiez la sécurité du fonctionnement de votre vélo. Pensez également à l'éventualité que votre vélo ait pu tomber à un moment sans surveillance ou qu'il ait pu être manipulé par des tiers.**
- **Exécutez avant chaque trajet les contrôles décrits ci-dessous et si nécessaires les travaux de réglages. Leur négligence peut entraîner des dommages sur le vélo ou des dysfonctionnements de composants importants !**

MISE EN SERVICE

Le vélo a été livré pré-assemblé pour des raisons techniques d'expédition. Cela signifie que tous les composants et les vis ne sont pas serrés en usine. Avant la première mise en service, vous devez bien serrer les composants suivants et les ajuster si nécessaire :

- Collier de selle
- Phare
- Guidon, potence et tous les composants du guidon (p. ex. poignées de frein, sonnerie, levier de vitesses, dispositif de changement de vitesses à poignée rotative)
- Pédale
- Panier

Des informations plus détaillées sur le réglage et le montage sont disponibles dans les chapitres suivants des composants du vélo.

AVANT LE DÉPART

Avant chaque trajet vous devez contrôler le fonctionnement et le serrage des éléments suivants :

- Éclairage
- Rayons
- Sonnerie de vélo
- Suspension/amortisseurs
- Pédales
- Jantes (vérifier l'usure et la concentricité)
- Pneus (vérifier la présence de dommages et la pression d'air)
- Freins (y compris étanchéité des dispositifs de freins hydrauliques)
- Transmission
- Blocage rapide
- Selle
- Guidon

D'autre part, vous devez effectuer des intervalles de maintenance et d'entretien réguliers, comme indiqué dans le plan de maintenance, et suivre les instructions de maintenance et d'entretien (voir chapitre Maintenance et entretien).

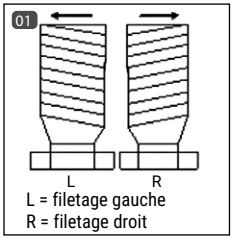
PÉDALES

RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT !

- **Les pédales doivent être serrées à tout moment car elles peuvent sortir du filetage ! Par conséquent contrôlez avant chaque trajet le serrage des deux pédales.**
- **Si les pédales sont changées pendant l'assemblage, les filetages peuvent subir des dommages et sortir du bras de la pédale après un certain temps ! Pas de garantie légale en cas de négligence !**

MONTAGE DES PÉDALES

1. Vissez la pédale droite dans le sens des aiguilles d'une montre (filetage droit) et la pédales gauches dans le sens inverse (filetage gauche) (01) Serrez les deux pédales à l'aide d'une clé plate de 15 mm ou, si cela est techniquement impossible, avec une clé à six pans creux de 6 mm conformément aux spécifications de couple (voir chapitre Spécifications de couple).

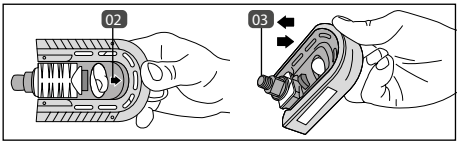


PLIER/DÉPLIER LES PÉDALES PLIANTES

RISQUE D'ACCIDENT

- **Contrôlez avant chaque trajet que les pédales sont bien verrouillées.**

1. Appuyez sur la glissière 02.
2. Pliez la pédale dans la position souhaitée 03.



Française

GUIDON

ATTENTION!

RISQUE D'ACCIDENT !

- **Assurez-vous avant chaque départ et après le réglage que le guidon, les vis de la fixation du guidon, le mécanisme de fermeture ainsi que le blocage rapide du guidon sont bien serrés !**
- **Le guidon ne doit pas être incliné lorsque vous conduisez en ligne droite.**
- **Ne suspendez pas de sacs de transport au guidon pour transporter des objets, car la tenue de route pourrait en être affectée. Risque d'accident ! Utilisez à la place uniquement des paniers de vélo ou des sacs de guidon courants.**

POTENCE DE GUIDON RIGIDE

Sur une potence rigide il est possible, en fonction des variantes, de régler la hauteur, la position et l'angle d'inclinaison du guidon.

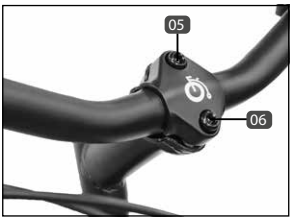
RÉGLAGE DE LA POSITION ET DE LA HAUTEUR

DANGER

RISQUE DE RUPTURE ET D'ACCIDENT !

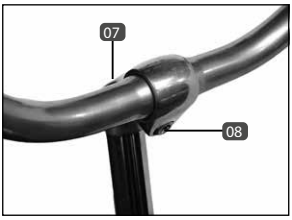
- **La potence doit être tirée jusqu'au repère maximum de la tige du guidon ! Le marquage de l'abaissement minimum sur la tige du guidon ne doit pas être visible.**

1. Desserrez les vis de serrage 04 / 07 avec une clé à six pans creux de 6 mm.
2. Réglez la position et la hauteur du guidon ou de la potence.
3. Resserrez les vis de serrage 04 / 07 en fonction des spécifications de couple (voir chapitre Spécifications de couple).



RÉGLAGE DE L'INCLINAISON DU GUIDON

1. Desserrez les vis de la broche de serrage 05 06 / 08 avec une clé à six pans creux de 6 mm.
2. Réglez l'angle d'inclinaison du guidon.
3. Tournez de nouveau les éléments du guidon (p. ex. levier de vitesses) de nouveau dans la position initiale.
4. Resserrez les vis de la broche de serrage 05 06 / 08 en fonction des spécifications de couple (voir chapitre Spécifications de couple).

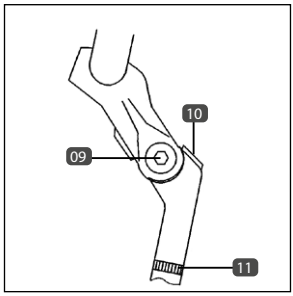


POTENCE AVEC RÉGLAGE ANGULAIRE

RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT ! -

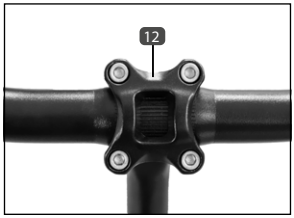
- **La potence doit être tirée au maximum jusqu'au repère ! Le marquage de l'abaissement minimum ne doit pas être visible.**

RÉGLAGE DE LA POSITION ET DE LA HAUTEUR



1. Desserrez les vis de serrage 10 avec une clé à six pans creux de 6 mm.
2. Vous pouvez maintenant régler la position du guidon ou de la potence en hauteur. Respectez impérativement le marquage de l'abaissement minimum 11 . (Pas de garantie légale en cas de négligence !)
3. Resserrez les vis de serrage 10 en fonction des spécifications de couple (voir chapitre Spécifications de couple).

RÉGLAGE DE L'ANGLE DE LA POTENCE



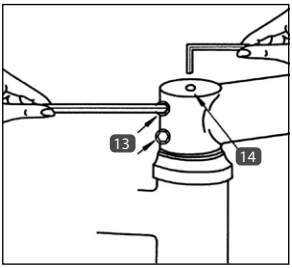
1. Desserrez les vis de serrage latérales 09 avec une clé à six pans creux de 6 mm.
2. Réglez maintenant l'angle souhaité de la potence.
3. Resserrez ensuite les vis de serrage 09 en fonction des spécifications de couple (voir chapitre Spécifications de couple).

RÉGLAGE DE L'INCLINAISON DU GUIDON

1. Desserrez d'abord les vis du bloc de serrage 12 de la fixation du guidon avec une clé à six pans creux de 4 à 5 mm.
2. Réglez l'angle d'inclinaison du guidon.
3. Resserrez les vis du bloc de serrage (voir chapitre Spécifications de couple).
4. Tournez si nécessaire les éléments du guidon (p. ex. levier de vitesses) de nouveau dans la position initiale.

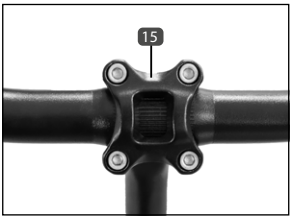
POTENCE A-HEAD

Sur la potence A-Head, la position du guidon, l'inclinaison du guidon, et selon les modèles, également le réglage angulaire peuvent être réglés. La hauteur de guidon n'est pas réglable toutefois.



RÉGLAGE DE LA POSITION

1. Desserrez les vis latérales de serrage 13 de la potence avec une clé à six pans creux de 4 à 5 mm.
2. Alignez le guidon.
3. Resserrez les vis de serrage (voir chapitre Spécifications de couple).

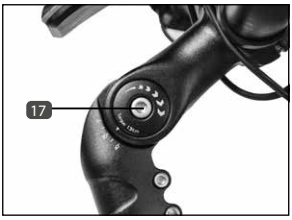


RÉGLAGE DE L'INCLINAISON

1. Desserrez d'abord les vis de la broche de serrage du manchon du guidon 15 avec une clé à six pans creux de 4/5 mm.
2. Réglez l'angle d'inclinaison du guidon.
3. Tournez de nouveau les éléments du guidon (p. ex. levier de vitesses) de nouveau dans la position initiale.
4. Resserrez les vis de la broche de serrage 15 (voir chapitre Spécifications de couple).

RÉGLAGE DE L'ANGLE DE LA POTENCE

1. Desserrez les vis de serrage latérales 16/17 avec une clé à six pans creux de 5 à 6 mm.
2. Réglez maintenant l'angle souhaité de la potence.
3. Resserrez ensuite les vis de serrage 16/17 en fonction des spécifications de couple (voir chapitre Spécifications de couple).



RÉGLAGE DU JEU DE DIRECTION

Pour régler le jeu de la direction, resserrez la vis de réglage supérieure 14 avec une clé à six pans creux de 5 mm. La vis de réglage devrait être resserrée jusqu'à ce que le roulement n'ait pas de jeu. Vous ne devez pas serrer en forçant.

POTENCE DE GUIDON PLIABLE

REPLIER LE GUIDON

1. Desserrez la vis à ailettes 19 sur la potence de guidon.
2. Basculez la potence de guidon sur le côté.

DÉPLIER LE GUIDON

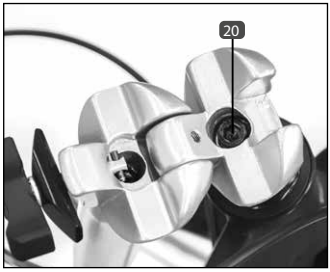
1. Dépliez la potence de guidon sur la tige de fourche. Veillez ce faisant à ce que la pièce de bridage 18 repose dans le creux prévu à cet effet.
2. Vissez fermement la vis à ailettes 19.

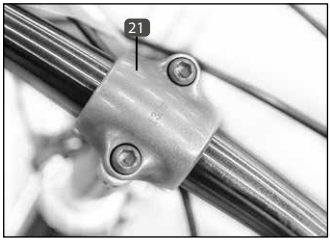
ALIGNER LE GUIDON

1. Faites basculer le guidon comme décrit au chapitre Replier le guidon.
2. Desserrez la vis à tête hexagonale 20 maintenant visible à l'aide d'une clé Allen de 6 mm. Il suffit de desserrer la vis légèrement.
3. Posez le guidon sur la tige de fourche et réglez-le sur la position souhaitée.
4. Faites basculer le guidon comme décrit au chapitre Replier le guidon ».
5. Resserrez ensuite fermement la vis hexagonale 20 (cf. chapitre « Couples de serrage prescrits »).
6. Faites basculer le guidon comme décrit au chapitre « Déplier le guidon ».

RÉGLER L'INCLINAISON DU GUIDON

1. Desserrez d'abord les vis du mors de serrage 21 équipant la fixation du guidon à l'aide d'une clé Allen de 5 mm.
2. Réglez l'angle d'inclinaison du guidon.
3. Resserrez fermement les vis du mors de serrage (cf. chapitre « Couples de serrage prescrits »).
4. Replacez le cas échéant les pièces montées sur le guidon (p. ex. levier de frein) dans leur position initiale.





SELLE | TIGE DE SELLE

ATTENTION!

RISQUE D'ACCIDENT !

- **Avant chaque trajet et notamment après le réglage de la position de selle, contrôlez le serrage de la vis de fixation et le blocage rapide.**

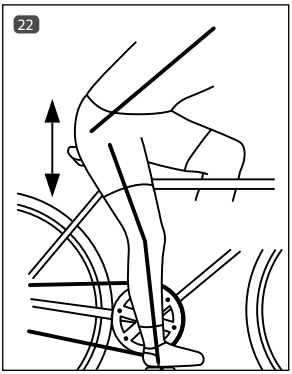
RÉGLAGE DE LA HAUTEUR

ATTENTION!

RISQUE DE RUPTURE ET D'ACCIDENT !

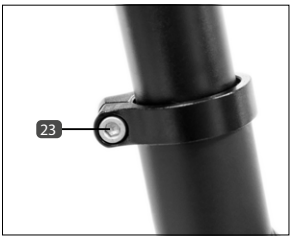
- **Tirez la tige de selle au maximum jusqu'au marquage de l'abaissement minimum. Le marquage ne doit pas être visible.**

La hauteur de la selle doit être réglée de telle sorte que le genou ne soit pas complètement redressé pendant la course et que la pointe du pied puisse encore atteindre le sol en position assise (22).



1. Desserrez le serrage de la tige de selle. Utilisez pour cela, selon les variantes, une clé à six pans creux de 4/5/6 mm 23 ou une clé à six pans de 13 mm 25 et une clé à six pans creux de 5 mm 24.
2. Réglez la hauteur de selle désirée. Tirez la tige de selle jusqu'au marquage maximum.
3. Resserrez les vis de serrage en fonction des spécifications de couple (voir chapitre Spécifications de couple).

   Si la tige de selle est fixée avec un blocage rapide, procédez alors pour desserrer et serrer selon la description au chapitre Blocage rapide.



RÉGLAGE DE L'INCLINAISON ET DE LA POSITION

La position (distance au guidon) ainsi que l'inclinaison de la selle se règlent individuellement. L'inclinaison de la selle doit être à peu près horizontale. Étant donné que l'inclinaison « correcte » de la selle est toutefois purement une sensation subjective, celle-ci peut être différente d'un cycliste à l'autre.

Selon la tige de selle et la selle utilisées, l'inclinaison ou la position de la selle se règle différemment :

TIGE DE SELLE AVEC COLLIER (FIG. Q)

1. Desserrez l'écrou latéral sur le collier de selle à l'aide d'une vis à six pans creux de 13 mm 26. Sur certains modèles, la contre-vis doit être bloquée à l'aide d'une clé à six pans creux de 6 mm.
2. Réglez l'inclinaison ou la distance de la selle au guidon.
3. Resserrez l'écrou 26 en fonction des spécifications de couple (voir chapitre Spécifications de couple).

TIGE DE SELLE BREVETÉE (FIG. E ET S)

1. Desserrez la vis hexagonale inférieure 27 / 28 + 29 avec une clé à six pans creux de 5 à 6 mm.
2. Réglez l'inclinaison de la selle.
3. Resserrez la vis hexagonale 27 / 28 + 29 en fonction des spécifications de couple (voir chapitre Spécifications de couple).

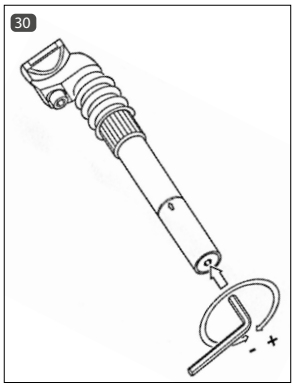
TIGE DE SELLE SUSPENDUE

Une tige de selle suspendue absorbe et réduit les bosses et les irrégularités de la route ou du sol. La colonne vertébrale et les disques intervertébraux du cycliste sont ainsi soulagés.
Vous pouvez adapter la puissance de la suspension individuellement.

RÉGLAGE DE LA SUSPENSION

Vous pouvez régler la suspension sur la vis inférieure de la tige de selle avec un clé à six pans creux de 6 ou 8 mm (30).

Suspension dure	**tourner dans le sens des aiguilles d'une montre (+)**
Suspension souple	**tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (-)**



Française

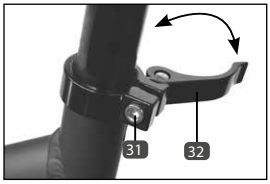
BLOCAGE RAPIDE

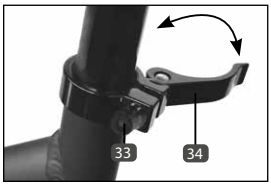
ATTENTION!

RISQUE D'ACCIDENT !

- **Assurez-vous avant le départ que tous les blocages rapides sont fermés avec une force de tension suffisante. En cas de blocages rapides insuffisamment fermés, des composants peuvent se desserrer.**
- **Le levier du blocage rapide doit être complètement enclenché et ne doit pas dépasser. Pour des raisons de sécurité, le blocage rapide de la roue et celui du cadre doivent toujours pointer vers l'arrière (dans le sens de la marche).**
- **Si le levier de déblocage rapide peut être enfoncé très facilement ou peut être tourné à l'état fermé, alors la précontrainte n'est pas suffisante. Procédez à un nouveau réglage du blocage rapide.**

Un blocage rapide se compose d'un levier 32/34, avec lequel la force de serrage est générée et d'une contre-vis 31 ou d'un écrou 33 avec lequel la précontrainte peut être réglée.





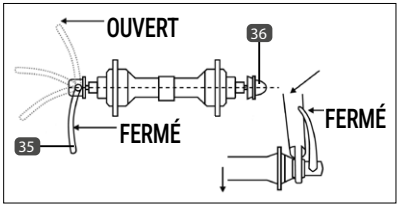
Vous desserrez le blocage rapide en déplaçant le levier. Pour fermer, appuyez de nouveau sur le levier jusqu'à ce qu'il soit complètement engagé. À la première moitié du mouvement de fermeture, le levier doit s'enfoncer relativement facilement, à la deuxième moitié, par contre, il doit s'enfoncer plus difficilement. Si ce n'est pas le cas, le blocage rapide doit être réglé car il ne génère pas assez de force de serrage.

RÉGLAGE DU BLOCAGE RAPIDE

1. Desserrez le levier 32/34 du blocage rapide.
2. Réglez la précontrainte à l'aide de la vis hexagonale 31 avec une clé à six pans creux de 5 à 6 mm. Pour les blocages rapides avec vis moletée 33 vous pouvez effectuer le réglage manuellement.
3. Appuyez de nouveau sur le levier du blocage rapide 32/34 avec suffisamment de force. Le levier doit être engagé complètement.

RÉGLAGE DE L'AXE DU BLOCAGE RAPIDE

1. Desserrez le levier 35 de l'axe du blocage rapide.
2. Réglez la précontrainte à l'aide d'un écrou de serrage 36.
3. Appuyez de nouveau sur le levier du blocage rapide 35 Le levier doit être engagé complètement.



CADRE PLIANT

RISQUE D'ACCIDENT !

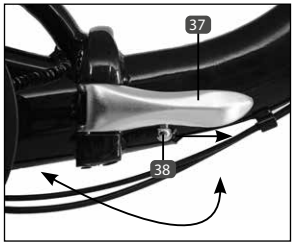
- **Assurez-vous avant chaque trajet que le levier du mécanisme de fermeture est complètement fermé et placé complètement à la butée par la sécurité du levier. Sinon le cadre peut se rabattre pendant le trajet.**

RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT !

- **Veillez, en dépliant le cadre, à ce qu'aucun câble ne soit coincé entre les deux parties de cadre.**

ADRE PLIANT (VERSION 1)

PLIER LE CADRE



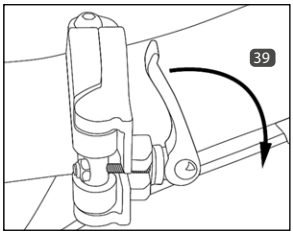
1. Tirez le levier de sécurisation 38 en direction de la roue avant puis tirez le levier du système de serrage rapide 37 du cadre en direction de la roue arrière.
2. Pliez le cadre.

DÉPLIER LE CADRE

1. Dépliez le cadre. Assurez-vous qu'aucun câble n'est coincé.
2. Tournez le levier du blocage rapide de cadre complètement en direction de la roue avant 37 jusqu'à enclenchement de la sécurité du levier 38.

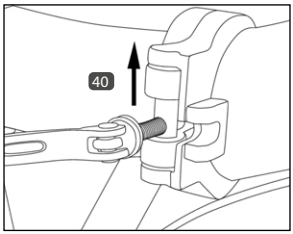
ADRE PLIANT (VERSION 2)

PLIER LE CADRE



1. Desserrez le blocage rapide du cadre 39.
2. Tournez le blocage rapide complet à env. 90° en direction de l'arrière du vélo.
3. Appuyez ensuite sur le blocage rapide vers le haut 40.
4. Pliez le cadre.

DÉPLIER LE CADRE



1. Appuyez sur le blocage rapide vers le haut 40 et dépliez simultanément le cadre jusqu'à la butée. Le mécanisme de fermeture doit s'enclencher.
2. Tournez le blocage rapide complet en direction de l'avant du vélo.
3. Fermez le blocage rapide en déplaçant le levier (voir chapitre Blocage rapide).

FOURCHE SUSPENDUE

De nombreux vélos sont équipés d'une fourche suspendue pour vous offrir en tant que cycliste plus de confort de route.
Sur certains modèles, la précontrainte du ressort se règle individuellement. Dans ce cas, la fourche peut être adaptée au poids du cycliste et à la charge supplémentaire.
Sur les vélos sportifs, tels que VTT, le type de sol ou de terrain à une signification déterminante. La précontrainte du ressort peut ainsi être définie de façon optimale par rapport à la nature du terrain.

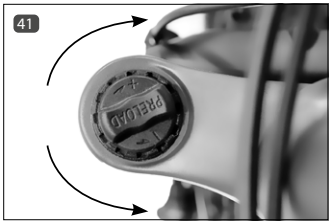
RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTE DU RESSORT

ATTENTION!

RISQUE DE DOMMAGE !

- **Ne tournez jamais la vis de réglage au-dessus de la butée car la fourche l'endommagerait!**

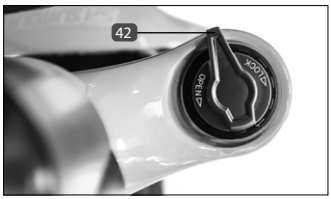
Vous pouvez régler la précontrainte du ressort de la fourche en tournant la vis de réglage latérale du pont de fourche 41. Selon l'équipement, la vis de réglage se situe à droite, à gauche ou de part et d'autre des parties de la fourche.



Suspension dure	tourner dans le sens des aiguilles d'une montre (+)
Suspension souple	tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre (-)

LOCKOUT (VERROUILLAGE)

La course de suspension de la fourche peut être complètement bloquée par la fonction Lockout. Ceci est particulièrement utile lorsque vous faites du VTT sur des sentiers asphaltés, bien balisés ou en montée.



ACTIVER/DÉSACTIVER LA SUSPENSION

Tournez le levier 42 sur le côté droit de la fourche en direction de LOCK, et vous bloquer la course du ressort. Pour réactiver la fonction du ressort, tournez le levier dans la direction OPEN.

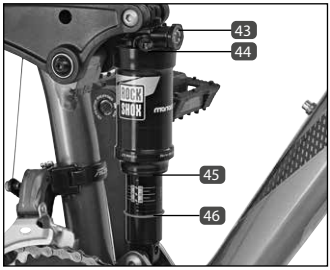
AMORTISSEUR (SHOCK)

Vous pouvez adapter l'amortisseur (également appelé Shock) individuellement en fonction de votre poids et du terrain.

L'amortisseur à air peut être réglé par l'air comprimé. La course de suspension négative (également nommée valeur SAG) exprime la compression de l'amortisseur, qui résulte uniquement du poids du cycliste, de la position assise et de la géométrie du cadre.

Le SAG doit être entre 20 % et 40 % de la course de suspension totale (51 mm). Si le SAG est dépassé ou insuffisant, la pression d'air de l'amortisseur doit être ajustée.

MESURE DU SAG



1. Fixez un serre-câble sur le piston 46 et faites-le glisser jusqu'au joint anti-poussière 45.
2. Mettez-vous en position sur le vélo. Ne basculez pas pour ne pas fausser le SAG.
3. Descendez prudemment du vélo.
4. Mesurer la course de suspension négative (valeur SAG) entre le joint anti-poussière 46 de l'amortisseur et le serre-câble.

RÉGLAGE DE L'AMORTISSEUR

ATTENTION!

RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT !

- **Ne dépassez pas la pression d'air maximale donnée pour l'amortisseur (19 bar/275 psi). Cela pourrait occasionner des dommages dur l'amortisseur et le cadre.**

Utilisez une pompe avec manomètre pour régler ou contrôler la pression d'air.

1. Retirez le bouchon de valve 44.
2. Placez la pompe à air sur la valve de l'amortisseur et contrôlez la pression d'air sur le manomètre.
3. Rectifiez la pression d'air si nécessaire.

RÉGLER L'ATTÉNUATION DE LA DÉTENTE

Ce système d'atténuation pilote la vitesse de détente de l'amortisseur après qu'il s'est comprimé. La vitesse de détente de l'amortisseur agit sur le contact entre la roue en train de tourner et le sol, ce qui influence à son tour la maîtrise et l'efficacité. L'amortisseur doit se détendre suffisamment vite pour maintenir la traction sans donner une impression d'instabilité ou de réaction brutale. Si l'atténuation de la détente est trop forte, l'amortisseur ne pourra pas se détendre suffisamment vite avant l'impact suivant.

1. Pour accroître l'atténuation de la détente, tournez le bouton de réglage 43 dans le sens horaire. Pour réduire l'atténuation de la détente, tournez le bouton de réglage dans le sens antihoraire.

ÉCLAIRAGE

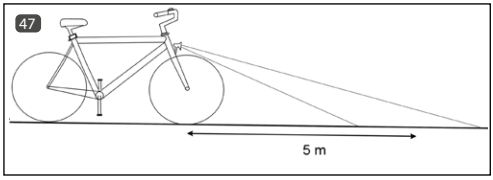
DANGER

RISQUE D'ACCIDENT !

- **Activez toujours l'éclairage dans l'obscurité et par mauvaise visibilité ! N'oubliez pas qu'avec un éclairage allumé non seulement vous avez une meilleure visibilité, mais vous êtes également mieux vu par les autres usagers de la route.**
- **Par mauvaise visibilité, au crépuscule ou dans l'obscurité il faut utiliser la batterie. Vérifiez également que la batterie est suffisamment chargée.**
- **Vérifiez pour chaque trajet avec l'éclairage activé que le faisceau lumineux est correctement réglé. Il ne doit en aucun cas être trop haut pour ne pas aveugler les autres usagers de la route.**

RÉGLAGE DU PHARE

Réglez le phare comme indiqué sur la 47. Assurez-vous que le faisceau lumineux n'est pas trop haut pour ne pas aveugler les autres utilisateurs de la route.



ÉCLAIRAGE À L'ARRÊT

Les phares et feux arrière disposant d'un éclairage à l'arrêt éclairent plusieurs minutes à l'arrêt lorsque l'éclairage est actif.

FEU ARRIÈRE AVEC FONCTION FEU DE FREINAGE

Sur le feu arrière à fonction de feu de freinage, le feu arrière est équipé d'un capteur qui déclenche un signal de stop lors d'un freinage.

DYNAMO EXTERNE

DANGER

RISQUE D'ACCIDENT !

- **L'effet de la dynamo peut diminuer sur sol mouillé et l'éclairage tomber en panne.**

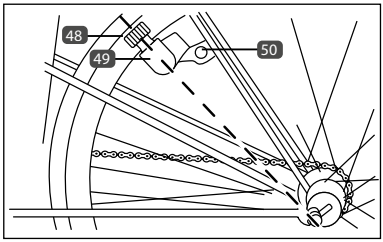
RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT !

- **Avant chaque trajet contrôlez la fixation de la dynamo. La dynamo peut se détacher pendant la conduite !**
- **Avant chaque trajet contrôlez si la dynamo est correctement réglée, sous peine de détériore le pneu.**

Le dispositif d'éclairage est allumé à l'aide du bouton d'activation sur la dynamo. Retirez la dynamo du pneu lorsque vous voulez l'éteindre.

RÉGLAGE DE LA DYNAMO

1. Desserrez la vis 50.
2. Alignez l'axe central de la dynamo 49 sur l'axe de la roue.
3. Réglez la position de la dynamo de façon à ce que le galet de friction 48 repose sur toute la largeur du pneu lorsque la dynamo est activée.
4. Resserrez la vis de fixation 50 en fonction des spécifications de couple (voir chapitre Spécifications de couple).



DYNAMO MOYEU

Pour un vélo avec une dynamo moyeu l'éclairage peut être allumé ou éteint directement par l'interrupteur.

/ I / AN / ON	Éclairage allumé
O / AUS / OFF	Éclairage éteint
AUTO	L'éclairage s'allume et s'éteint automatiquement par capteur de lumière

Française

FREIN

RISQUE D'ACCIDENT !

- **La manipulation sûre des freins est essentielle pour votre sécurité pendant la conduite. C'est pourquoi il faut vous familiariser impérativement avec les freins de votre vélo avant la première sortie.**
- **Vérifiez avant chaque trajet le fonctionnement de vos freins. Des freins mal réglés ou mal réparés peuvent générer une puissance de freinage réduite ou même une défaillance complète des freins.**
- **La puissance de freinage dépend de beaucoup de facteurs. Elle peut être partiellement réduite par ex. en raison de la texture du sol (chemins caillouteux, gravillons, etc.), des charges supplémentaires, des descentes ou des conditions météorologiques défavorables.**
  Sur un sol mouillé la distance de freinage peut être 60 % plus longue que sur un sol sec. Réglez par conséquent votre tenue de route en fonction. Conduisez plus lentement et avec une prudence particulière.
- **Évitez les secousses et les freinages brutaux afin d'éviter tout glissement ou blocage des roues.**
- **Faites exécuter les travaux de maintenance et de réparations sur les freins uniquement par du personnel technique suffisamment qualifié. Des freins mal réglés ou mal réparés peuvent générer une puissance de freinage réduite ou même une défaillance complète des freins.**
- **Ne changez les composants de freins que par des pièces d'origine qui seules peuvent garantir un fonctionnement correct.**

Le vélo est équipé d'au moins deux freins indépendants sur la roue avant et arrière. En fonction des modèles différents types de freins sont intégrés :

- Frein sur jante V-Brake
- Frein à rétropédalage
- Frein à disque (mécanique/hydraulique)
- Frein sur jante hydraulique

En tirant sur le levier de frein, vous actionnez les freins à rétropédalage :

MODÈLE À DEUX LEVIERS DE FREIN		MODÈLE À UN LEVIER DE FREIN	
Levier de frein droit	Frein de la roue arrière	**Levier de frein droit**	Frein de la roue avant
Levier de frein gauche	Frein de la roue avant		

FREIN SUR JANTE V-BRAKE

ATTENTION!

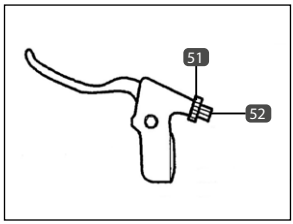
RISQUE D'ACCIDENT !

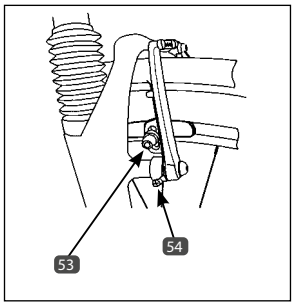
- **Les plaquettes de frein doivent toujours être exemptes de saleté, de graisse et d'huile, car les performances de freinage peuvent être réduites rapidement ou même complètement.**
- **Contrôlez avant chaque trajet le degré d'usure des patins de frein. La conduite avec des patins de frein fortement usés peut entraîner une perte complète de la capacité de freinage !**
- **Changez les patins de frein uniquement par des pièces d'origine. Veillez impérativement à n'utiliser que des patins de frein adaptés aux jantes utilisées (acier ou alu). Un fonctionnement conforme n'est pas garanti par ailleurs.**
- **Changez toujours les deux patins de frein pour que les freins travaillent correctement et ne pas diminuer la puissance de freinage.**

RÉGLAGE DU LEVIER DE FREIN

La course à vide du levier de frein est régulée par la tension du câble de frein.

1. Desserrez la contre-bague et tournez la vis de réglage 51 pour réguler la course au ralenti du levier de frein 52.
2. Maintenez la vis 52 de réglage fermement et serrez la contre-bague 51 jusqu'à ce qu'elle appuie contre le boîtier du levier.
3. Après le réglage, appuyez environ 8 à 10 fois sur le levier de frein en place pour éliminer le jeu du levier de frein et des plaquettes de frein.
4. Si nécessaire réglez encore une fois la course à vide du levier de frein.

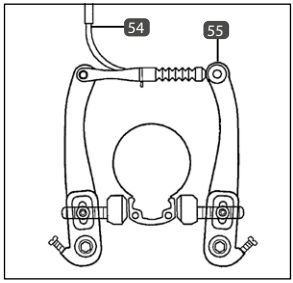




CHANGEMENT DES PATINS DE FREIN

Les plaquettes de frein (appelées également patins de frein) s'usent à l'utilisation. Par conséquent, contrôlez régulièrement le degré d'usure et changez-les au plus tard à la perte de puissance de freinage :

1. Desserrez les vis des patins de frein 53 sur les côtés gauche et droit avec à l'aide d'une clé à six pans creux de 5 mm.
2. Détachez le câble de frein 55.
3. Changez les deux patins de freins.
4. Rattachez le câble de frein 55.
5. Réglez ensuite de nouveau les patins de frein et le levier.



RÉGLAGE DES PATINS DE FREIN

Le réglage des freins sur jante V-Brake est identique à l'avant et à l'arrière. Alignez d'abord les patins de frein parallèlement à la jante :

1. Desserrez (si ce n'est pas encore fait) les vis des patins de frein 53 avec une clé à six pans creux de 5 mm.
2. Alignez les patins de frein desserrés parallèlement à la jante.
3. Resserrez les vis des patins de frein 53 (voir chapitre Spécifications de couple).

Adapter ensuite l'écart des patins de frein à la jante :

l'écart des patins de frein à la jante doit être d'environ 1 mm de chaque côté. Lors de l'actionnement du levier de frein, les deux patins de frein doivent être en contact en même temps avec la jante.

1. Réglez l'écart des patins de frein en tournant la vis de réglage 54 :

Augmenter l'écart à la jante	**dans le sens des aiguilles d'une montre**
Réduire l'écart à la jante	**dans le sens contraire des aiguilles d'une montre**

2. Réglez ensuite le levier de frein comme au chapitre « Levier de frein ».
3. Répétez le processus si le levier se ferme encore trop facilement.

FREINS SUR JANTE HYDRAULIQUES (MAGURA)

RISQUE D'ACCIDENT !

- **Les plaquettes de frein doivent toujours être exemptes de saleté, de graisse et d'huile, car les performances de freinage peuvent être réduites rapidement ou même complètement.**
- **Contrôlez avant chaque trajet le degré d'usure des plaquettes de frein. La conduite avec des plaquettes de frein fortement usées peut entraîner une perte complète de la capacité de freinage !**
- **Changez les patins de frein uniquement par des pièces d'origine. Veillez impérativement à n'utiliser que des patins de frein adaptés aux jantes utilisées (acier ou alu). Un fonctionnement conforme n'est pas garanti par ailleurs.**
- **Changez toujours les deux patins de frein pour que les freins travaillent correctement et ne pas diminuer la puissance de freinage.**

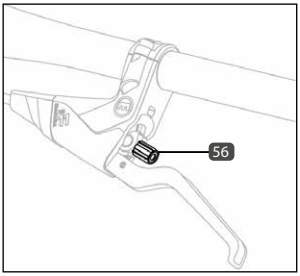
MAINTENANCE

L'huile de frein MAGURA remplie n'est pas soumise au vieillissement. Le frein sur jante MAGURA ne doit donc pas en fonctionnement normal être régulièrement purgé ou rempli de nouveau. Si cela devait s'avérer nécessaire en raison par exemple d'un flexible de frein défectueux, ceci doit être exécuté uniquement par du personnel technique qualifié avec les outils spéciaux correspondants.

RÉGLAGE DU POINT DE PRESSION/COMPENSER L'USURE DE LA GARNITURE DE FREIN

Vous pouvez régler le point de pression du frein sur le levier de frein. Cette tâche doit également être exécutée pour compenser l'usure de la garniture de frein.

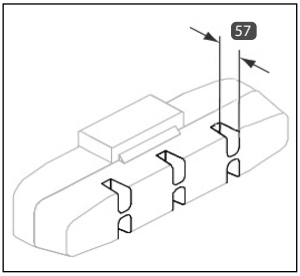
1. Tournez la vis 56 dans le sens des aiguilles d'une montre pour rapprocher les plaquettes de frein du flanc de la jante. Le point de pression sur le levier de frein commence maintenant plus tôt. Pour ce travail vous avez besoin d'une clé Torx 25.

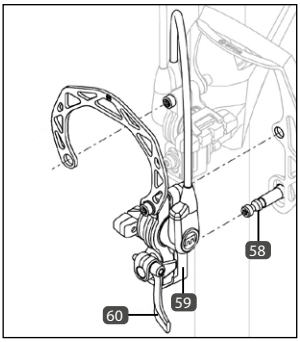


CHANGEMENT DES PATINS DE FREIN

Changez les patins de frein MAGURA immédiatement, dès que la profondeur de l'encoche sur la plaquette de frein est inférieure à 1 mm 57:

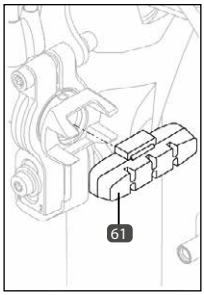
1. Revissez la vis 56 dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.
2. Poussez le levier 58 du blocage rapide vers le bas pour l'ouvrir (OPEN).
3. Retirez le cylindre de frein 59 du tasseau du cantilever 58 .
4. Démontez la roue (si nécessaire).
5. Retirez les patins de frein usés.
6. Nettoyez le porte-patins.
7. Insérez les nouveaux patins 61 dans les porte-patins jusqu'au verrouillage.
8. Remontez la roue, si elle a été démontée.
9. Placez le cylindre de frein 59 sur le tasseau du cantilever 58 .
10. Fermez le levier du blocage de frein 60 en le poussant vers le haut (CLOSE). Si le levier devait se fermer trop facilement, il faut alors réajuster la vis du blocage rapide.





RÉGLAGE DU BLOCAGE RAPIDE

1. Poussez le levier 60 du blocage rapide vers le bas pour l'ouvrir (OPEN).
2. Tourner la vis du blocage rapide d'1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre.
3. Fermez le levier du blocage de frein 60 en le poussant vers le haut (CLOSE).
4. Répétez le processus si le levier se ferme encore trop facilement.



FREIN À DISQUE HYDRAULIQUE

DANGER

RISQUE D'ACCIDENT !

- **La puissance maximale de freinage est atteinte avec un nouveau disque de frein ou de nouvelles plaquettes de frein seulement après quelques opérations de freinage !**
- **Le freinage rend le disque de frein brûlant et peut provoquer des brûlures. D'autre part, les arêtes du disque peuvent être tranchantes et provoquer des blessures par coupure. Par conséquent ne touchez pas le disque lorsqu'il est très chaud ou en rotation.**
- **Pour le dispositif de frein hydraulique, utilisez uniquement de l'huile minérale Shimano et Tektro, pour les autres types uniquement de la DOT4 ou un liquide de frein équivalent. Cela peut autrement entraîner des dommages, des dysfonctionnements jusqu'à la défaillance des freins.**

RÉGLAGE DU FREIN À DISQUE

Les travaux de réglage sur le dispositif de frein hydraulique ne sont, en général, pas nécessaires. Les plaquettes de frein se centrent par l'actionnement du levier de frein lui même.

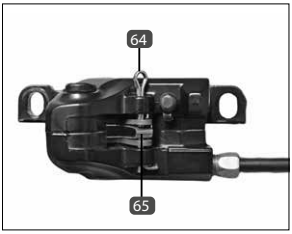
CHANGEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN

DANGER

RISQUE DE DOMMAGES ET D'ACCIDENT !

- **Changez les plaquettes de frein dès que l'épaisseur est inférieure à 0,5 mm. Dans le cas contraire, les performances de freinage peuvent se détériorer jusqu'à une perte totale de la force de freinage et endommager le système de freinage.**

1. Desserrez les deux vis 62 / 63 de l'étrier de frein avec une clé à six pans creux de 5 mm.
2. Retirez l'étrier de frein du disque de frein.
3. Plier l'extrémité incurvée de la goupille de sécurité 64 directement. Utilisez pour cela un outil adapté (p. ex. pince).
4. Retirez la goupille de sécurité 64.
5. Changez les plaquettes de frein 65.
6. Réintroduisez la goupille de sécurité 64 et pliez l'extrémité ouverte de sorte que la goupille fendue ne puisse pas se détacher du support. Utilisez pour cela un outil adapté (p. ex. pince).
7. Fixez l'étrier de frein en resserrant les deux vis 62 / 63 avec un clé à six pans creux de 5 mm.
8. Actionnez plusieurs fois les freins correspondants pour centrer les nouvelles plaquettes de frein dans l'étrier de frein. Si des bruits de grincement persistent, réglez les freins selon la description.



FREIN À DISQUE MÉCANIQUE

RISQUE D'ACCIDENT !

- **La puissance maximale de freinage est atteinte avec un nouveau disque de frein ou de nouvelles plaquettes de frein seulement après quelques opérations de freinage !**
- **Le freinage rend le disque de frein brûlant et peut provoquer des brûlures. D'autre part, les arêtes du disque peuvent être tranchantes et provoquer des blessures par coupure. Par conséquent ne touchez pas le disque lorsqu'il est très chaud ou en rotation.**

RÉGLAGE DU FREIN À DISQUE

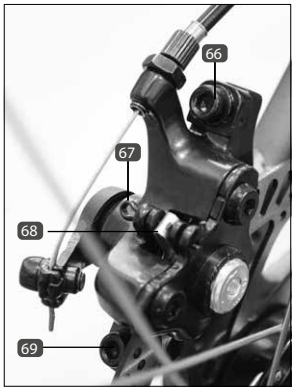
Les travaux de réglage sur le dispositif de frein hydraulique ne sont, en général, pas nécessaires. Les plaquettes de frein se centrent par l'actionnement du levier de frein lui même.

CHANGEMENT DES PLAQUETTES DE FREIN

RISQUE DE DOMMAGES ET D'ACCIDENT !

- **Changez les plaquettes de frein dès que l'épaisseur est inférieure à 0,5 mm. Dans le cas contraire, les performances de freinage peuvent se détériorer jusqu'à une perte totale de la force de freinage et endommager le système de freinage.**

1. Desserrez les deux vis 66 / 64 de l'étrier de frein avec une clé à six pans creux de 5 mm.
2. Retirez l'étrier de frein du disque de frein.
3. Plier l'extrémité incurvée de la goupille de sécurité 67 directement. Utilisez pour cela un outil adapté (p. ex. pince).
4. Retirez la goupille de sécurité 67.
5. Changez les plaquettes de frein 68.
6. Réintroduisez la goupille de sécurité 67 et pliez l'extrémité ouverte de sorte que la goupille fendue ne puisse pas se détacher du support. Utilisez pour cela un outil adapté (p. ex. pince).
7. Fixez l'étrier de frein en resserrant les deux vis 66 / 69 avec un clé à six pans creux de 5 mm.
8. Actionnez plusieurs fois les freins (au moins 10x) correspondants pour centrer les nouvelles plaquettes de frein dans l'étrier de frein. Si des bruits de grincement persistent, réglez les freins selon la description.



FREIN À RÉTROPÉDALAGE

DANGER

RISQUE D'ACCIDENT !

- **Le frein à rétropédalage ne peut être utilisé qu'avec une chaîne correctement positionnée ! Vous ne pouvez pas utiliser le frein à rétropédalage avec une chaîne qui a déraillé !**
- **En cas de freinages puissants, la roue arrière peut se bloquer et vous pouvez perdre le contrôle.**
- **Lors de longs trajets, utilisez également les freins sur jante pour éviter une surchauffe du frein à rétropédalage. Dans le cas contraire, cela peut entraîner une freinage brusque ou une diminution de la puissance de freinage du frein à rétropédalage.**

UTILISATION DE LA BÉQUILLELE FREIN À RÉTROPÉDALAGE

Vous actionnez le frein à rétropédalage par un mouvement de pédale dans le sens inverse de la route.

ENTRETIEN

Le frein à rétropédalage est sans entretien et ne doit pas être réglé.

BÉQUILLE

ATTENTION!

RISQUE DE DOMMAGE !

- **Si la béquille n'est pas utilisée correctement, le vélo peut tomber et être endommagé.**
- **N'utilisez pas la béquille sur un terrain en pente mais uniquement sur un sol uni forme et stable. Le vélo pourrait tomber.**

UTILISATION DE LA BÉQUILLE

1. Pour utiliser le vélo vélo, alignez-le et rabattez la béquille vers le haut.
2. Pour stationner le vélo vélo, alignez-le et rabattez la béquille vers le bas.

ROUES

ATTENTION!

RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT !

- **Avant chaque trajet, vérifiez l'usure de la sculpture des pneus et la présence de dommages apparents. En cas de doute changez le pneu immédiatement contre un pneu de rechange d'origine.**
- **Remplacez les pneus et les chambres à air défectueux uniquement à la bonne taille pour la jante, car c'est le seul moyen d'assurer le bon fonctionnement.**
- **La pression maximale indiquée sur le pneu ne doit pas être dépassée pour ne pas éclater la chambre à air.**
- **Les pneus doivent toujours avoir suffisamment de pression d'air ! Si le pneu est sous gonflé la tenue de route peut être affectée négativement, notamment dans les virages. Les pneus peuvent également être perforés et endommager les jantes. D'autre part, les pneus s'usent plus rapidement.**

PNEUS | CHAMBRE À AIR

La taille du pneu est imprimée sur celui-ci. Elle est indiquée en millimètres (norme ETRTO) ou en pouces. 47-622 signifie par exemple que la largeur du pneu est de 47 mm et le diamètre interne du pneu est de 622 mm.

Respectez la pression minimum ou maximum marquée sur les pneus. Si la pression des pneus est inférieure à la pression minimum, le revêtement caoutchouc risque de s'endommager car il subit un effort multiaxial excessif. Si en revanche la pression dépasse la pression maximale indiquée, la chambre à air risque d'éclater. Vous pouvez mesurer la pression exacte des pneus avec une pompe à air à manomètre intégré, ou avec un appareil externe de contrôle de la pression de gonflage.

BANDES RÉFLÉCHISSANTES

Si les jantes ou pneus sont équipés de bandes réfléchissantes, il n'est pas nécessaire de rajouter des réflecteurs de rayons.

ANTI-CREVAISON

Le système anti-crevaison pour les chambres à air ou les pneus permet de ne pas réparer les petites perforations (env. 3 mm)

RAYONS

ATTENTION!

RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT !

- **Les rayons détendus doivent toujours être retendus immédiatement et les rayons endommagés ou cassés remplacés immédiatement.**
- **Faites exécuter les travaux de maintenance et de réparations concernant les rayons (tendre, remplacer les rayons ou centrer une roue) exclusivement par un spécialiste avec les outils adaptés. C'est le seul moyen de garantir un fonctionnement correct.**

Les rayons relient la jante avec le moyeu. La tension uniforme des rayons est responsable de la concentricité et de la stabilité de la roue. Au fil du temps, les rayons peuvent se détendre et nécessiter un resserrement et un centrage.

JANTE

DANGER

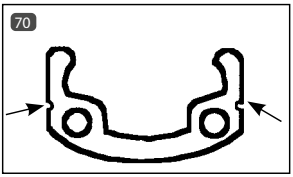
RISQUE D'ACCIDENT !

- **Lors de l'utilisation d'un frein sur jante, les flancs de la jante doivent toujours être exempts de saleté, d'huile et de graisse, sinon les performances de freinage peuvent être réduites ou le frein peut même devenir complètement inefficace.**

RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT !

- **Changez immédiatement les jantes usées car les jantes peuvent casser sous la charge.**

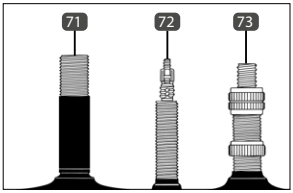
La jante s'use au fil du temps en raison de l'utilisation d'un système de frein sur jante V-Brake. En tant qu'indicateur d'usure, une rainure ou une pointe est donc fixée sur le flanc latéral de la jante (70). Si celle-ci n'est plus visible, alors l'usure est déjà bien avancée et la jante doit être changée immédiatement.



VALVES DE LA CHAMBRE À AIR

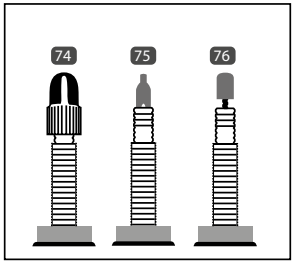
Il y a 3 types différents de valves de vélo :

71 Valve Schrader
72 Valve Sclaverland
73 Valve Dunlop



Pour gonfler, enlevez d'abord le bouchon de la valve 74 et utilisez une pompe à air adaptée à la valve du vélo. Lors du montage des soupapes Sclaverand, il est important de noter que pour le gonflage et le dégonflage, un petit écrou de déblocage 75/75 doit également être desserré et tapoté brièvement avec le doigt par le haut.

Après le processus de pompage, le contre-écrou 2 (Fig. AU) doit être refermé et le capuchon de la valve 75/75 posé.



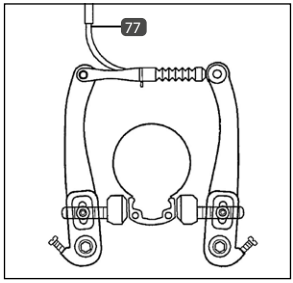
ROUE AVANT

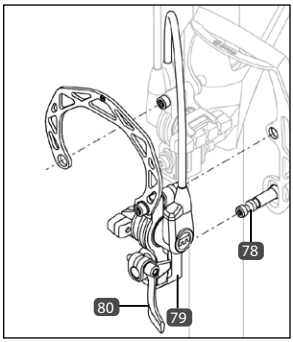
RISQUE D'ACCIDENT !

- **Si les roues ne sont pas correctement installées, le comportement de freinage et de conduite peut être affecté.**
- **Resserrez d'abord toutes les vis et tous les écrous desserrés. La roue avant peut se détacher pendant la conduite ! Effectuez un test de conduite après le montage.**

DÉMONTAGE DE LA ROUE AVANT

1. Frein sur jante V-Brake : Accrochez le câble de frein 77 pour pouvoir retirer la roue ultérieurement simplement.
   Freins sur jante hydrauliques : Ouvrez le levier de blocage rapide 80 du frein sur jante [OPEN].
2. Freins sur jante hydrauliques : retirez le cylindre de frein 79 du tasseau du cantilever 78 pour pouvoir retirer la roue ultérieurement simplement.
3. Desserrez les écrous qui assurent la position fixe de la roue avant avec une clé de 15 mm (selon le modèle).
4. Enlevez les écrous et les rondelles de l'axe.
5. Retirez la roue avant hors du logement de l'axe.





MONTAGE DE LA ROUE AVANT

1. Placez la roue avant directement dans le logement de l'axe.
2. Insérez les rondelles et les écrous sur l'axe.
3. Resserrez les écrous de l'axe à l'aide d'une clé de 15 mm (voir chapitre spécification de couple).
4. Placez les deux capuchons sur les écrous de l'essieu.
5. Frein sur jante V-Brake : rattachez le câble de frein 77.
   Freins sur jante hydrauliques : replacez le cylindre de frein 79 sur le tasseau du cantilever 78.
6. Freins sur jante hydrauliques : fermez le levier de blocage rapide 80 [CLOSE]. Si le levier devait se fermer trop facilement, il faut alors réajuster la vis du blocage rapide (voir chapitre Freins).
7. Vérifiez le fonctionnement correct du frein sur jante. Si néces-

saire, réglez de nouveau (voir chapitre Freins).

ROUE ARRIÈRE

La procédure de montage et démontage de la roue arrière dépend du système de dérailleur intégré (voir chapitre Changement de vitesses).

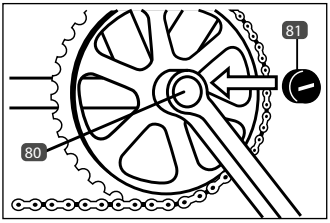
PÉDALIER

ATTENTION!

RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT !

- **Vérifiez régulièrement si le pédalier est vissé correctement. Les bras de pédales peuvent autrement se détacher et le pédalier ainsi que le palier peuvent s'endommager.**

RESSERRER LE PÉDALIER



1. Retirez le capuchon de protection des deux côtés, s'il existe 81 à l'aide d'un tournevis.
2. Serrez la vis située en dessous 80, selon le modèle, avec une clé à six plans creux de 8 mm ou à l'aide d'un écrou spécial en fonction de la spécification de couple (voir chapitre Caractéristiques de couple).
3. Replacez le capuchon de protection 81.

CHANGEMENT DE VITESSES

MOYEUX À VITESSES INTÉGRÉES

UTILISER LA TRANSMISSION

Pour changer de vitesse vous devez tourner la poignée rotative de vitesse. Arrêtez brièvement de pédaler pendant le changement de vitesse pour que la transmission puisse basculer.

RÉGLER LE DÉRAILLEUR / MONTER ET DÉMONTER LA ROUE ARRIÈRE

RISQUE D'ACCIDENT !

- **Si les roues ne sont pas correctement installées, le comportement de freinage et de conduite peut être affecté.**
- **Resserrez d'abord toutes les vis et tous les écrous desserrés. Vérifiez si les rondelles de sécurité sont correctement placées. La roue arrière peut se détacher pendant la conduite ! Effectuez un test de conduite après le montage.**

Ci-dessous se trouvent des descriptions de réglages des systèmes de dérailleurs différents et du montage et démontage de la roue arrière :

Française

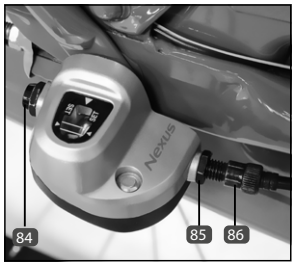
SHIMANO NEXUS INTER 3

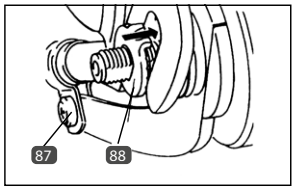
RÉGLAGE DE LA TRANSMISSION

1. Sur la poignée rotative, passez de la 1re à la 2e vitesse.
2. Vérifiez que le marquage jaune 82 au centre se trouve à l'intérieur des deux lignes de démarcation 83 .
3. Si la transmission doit être réajustée, d'abord desserrer le contre-écrou 85.
4. Réglez ensuite la transmission à l'aide de la vis de réglage 86.
5. Resserrez après le réglage du contre-écrou 85.
6. Contrôlez le fonction correct de la transmission en changeant plusieurs fois de vitesse.

DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

1. Sur la poignée de commande passez sur la 1re vitesse.
2. Desserrez la vis de fixation 84 sur le boîtier.
3. Enlevez le boîtier.
4. Retirez la tige poussoir maintenant visible hors de l'orifice de l'essieu
5. Desserrez la vis de la butée de gaine 87 sur le côté gauche du vélo avec un tournevis.
6. Desserrez l'écrou de l'axe des deux côtés de la roue arrière avec une clé de 15 mm.





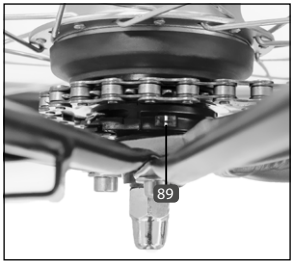
MONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

1. Sur la poignée de commande passez sur la 1re vitesse.

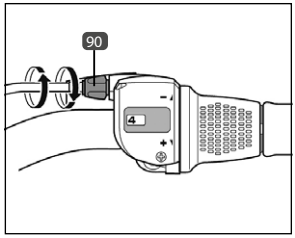
2. Mettez la chaîne sur le pignon.
3. Placez la roue arrière dans la patte d'extrémité. Assurez-vous que la roue est droite dans le logement et que la chaîne est correctement tendue.
   (voir chapitre Tension de la chaîne).
4. Placez la goupille de sécurité 88 du côté gauche sur l'axe de façon à ce que l'engrenage soit dans la patte d'extrémité.
5. Placez la rondelle sur le côté droit de l'axe.
6. Fixez la roue des deux côtés avec les écrous d'axe. Serrez-les à l'aide d'une clé de 15 mm (voir chapitre Spécification de couple).
7. Fixez sur le cadre le bras de couple sur le côté gauche à l'aide d'un collier de vissage 87.
8. Glisser la tige poussoir jusqu'à la butée dans le guidage de l'axe sur le côté droit.
9. Assurez-vous que la 1re vitesse est enclenchée.
10. Insérez le boîtier selon l'illustration sur l'écrou de l'axe.
11. Fixez le boîtier avec l'écrou de fixation inférieur 84.
12. Réglez la transmission (voir chapitre Transmission).

SHIMANO NEXUS INTER 7

RÉGLAGE DE LA TRANSMISSION

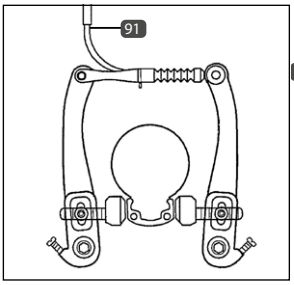


1. Sur la poignée rotative, passez de la 1re à la 4e vitesse.
2. Contrôlez le réglage de transmission en cours en regardant les deux repères jaunes sur le moyeu arrière (89). La transmission est bien réglée lorsque les deux repères sont exactement en face en hauteur.
3. Vous ajustez la transmission en tournant la vis de réglage noire sur la poignée rotative de changement de vitesse (90).
4. Contrôlez le fonction correct de la transmission en changeant plusieurs fois de vitesse.



DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

1. Sur la poignée rotative, passez dans la 1re vitesse.
2. Frein sur jante V-Brake : accrochez le câble de frein 91 pour pouvoir retirer la roue ultérieurement simplement.
   Freins sur jante hydrauliques : levez le levier de blocage rapide du frein sur jante [OPEN].
3. Freins sur jante hydrauliques : retirez le cylindre de frein 93 du tasseau du cantilever 94 pour pouvoir retirer la roue ultérieurement simplement.
4. Desserrez la butée de gaine sur le côté gauche du vélo 95.
5. Desserrez l'écrou de l'axe des deux côtés de la roue arrière

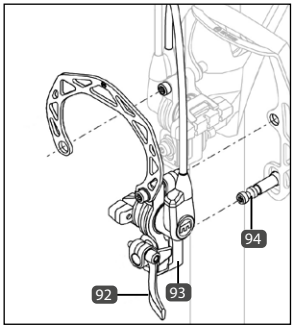


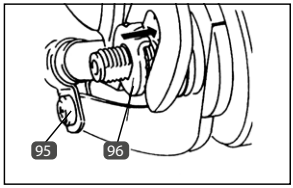
92

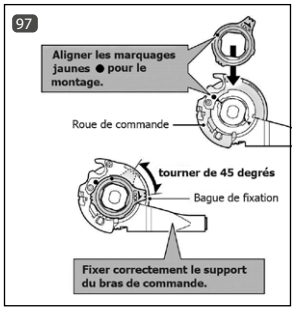
avec une clé de 15 mm.
6. Retirez les deux écrous d'axe et les rondelles de sécurité 96 de l'axe.
7. Retirez la roue arrière hors de la patte d'extrémité.
8. Pour détacher la roue arrière du câble de dérailleur, tournez l'anneau de retenue 97 de 45° env. dans le sens contraire des aiguilles d'une montre. Vous pouvez maintenant séparer l'anneau de retenue ainsi que le joint de cassette de la roue arrière.

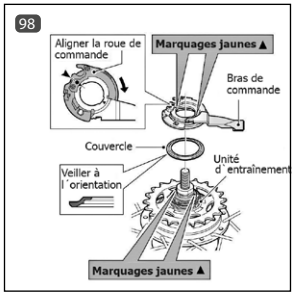
MONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

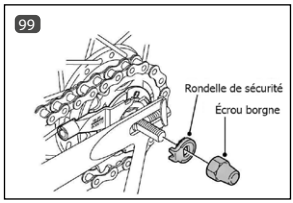
1. Placez le joint de cassette sur le moyeu de la roue arrière. Notez que les repères jaunes du joint de cassette coïncident avec les repères jaunes du moyeu (98).
2. Placez l'anneau de retenue sur le joint de cassette et tournez-le à 45° env. dans le sens des aiguilles d'une montre. (97 + 98).
3. Placez la roue arrière dans la patte d'extrémité.
4. Placez les rondelles de sécurité sur l'axe de façon à ce que l'engrenage soit dans la patte d'extrémité (99).
5. Fixez la roue arrière avec les écrous d'axe. Assurez-vous que la roue est droite dans le logement et que la chaîne est correctement tendue (voir chapitre Tension de chaîne).
6. Fixez sur le cadre le bras de couple 95 sur le côté gauche à l'aide d'un collier de vissage.
7. Frein sur jante V-Brake : rattachez le câble de frein 91.
   Freins sur jante hydrauliques : replacez le cylindre de frein 93 sur le tasseau du cantilever 94.
8. Freins sur jante hydrauliques : fermez le levier de blocage rapide 92 [CLOSE]. Si le levier devait se fermer trop facilement, il faut alors réajuster la vis du blocage rapide (voir chapitre Freins).
9. Vérifiez le fonctionnement correct du frein sur jante. Si nécessaire, réglez de nouveau (voir chapitre Freins).
10. Réglez la transmission (voir chapitre Réglage du changement de vitesses).











DÉRAILLEUR

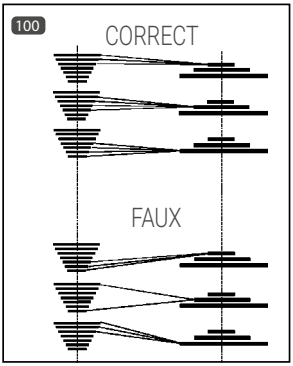
ATTENTION!

RISQUE D'ACCIDENT !

- **Ne reculez pas pendant le processus de changement de vitesse, sinon la chaîne risque de se détacher.**

UTILISER LA TRANSMISSION

Évitez de trop incliner la chaîne, sinon un bruit de grincement risque de se produire et l'usure du plateau, du pignon et de la chaîne augmentera plus que la moyenne (100).



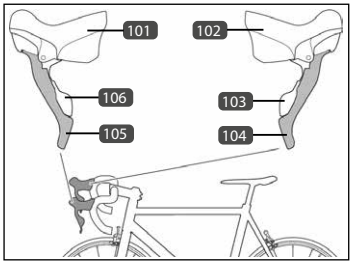
Enclenchez le changement de vitesse avec un dérailleur uniquement si vous avez retiré de l'énergie des pédales.

LEVIER DE VITESSES RAPIDFIRE

Vous pouvez déplacer exactement les vitesses du dérailleur en utilisant les leviers de vitesses gauche et droit. Avec le levier de vitesses droit, vous pouvez changer le dérailleur arrière et avec le gauche (si disponible) le plateau avant.

DEUX LEVIERS DE COMMANDE

Le levier de changement de vitesse / frein droit 102 déplace le dérailleur arrière et le levier gauche 101 le plateau avant.



Pour passer à un pignon 104 / 105 plateau plus grand, poussez le levier / vers l'intérieur. Pour passer à un pignon / plateau plus petit, poussez le levier 106 / 103 latéralement vers l'intérieur.

DISPOSITIF DE CHANGEMENT DE VITESSES À POIGNÉE ROTATIVE

Tournez le dispositif de changement de vitesses à poignée rotative pour changer de vitesse. La fenêtre visuelle sur le dispositif de changement de vitesses à poignée rotative indique la vitesse enclenchée.
Avec le levier de vitesses droit, vous pouvez changer le dérailleur arrière et avec le gauche le plateau avant.

RÉGLAGE

Chaque dérailleur doit être ajusté de temps en temps. Si ce n'est pas le cas, vous devez vous attendre à une usure accrue, un confort de changement de vitesse réduit et même une défaillance du système de commande.

Veillez par conséquent toujours à ce que le fonctionnement de la transmission soit irréprochable. Si par exemple les vitesses ne passent plus correctement ou si vous entendez un bruit inhabituel au changement de vitesse, le dérailleur doit alors souvent être réajusté.
Préparatifs

Avant de commencer les réglages de transmission, contrôlez d'abord les éléments suivants :

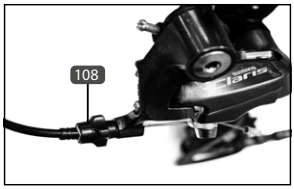
1. Vérifiez si les câbles ou les boîtiers de câbles sont éventuellement encrassés.
2. La roue arrière doit être bien fixée et ne doit avoir aucun jeu.
3. Le dérailleur arrière ne doit pas être tordu. Pour cela, regardez les deux galets de l'arrière. Ceux-ci doivent être exactement l'un sur l'autre, de sorte que la chaîne du roulement étanche tourne tout droit vers la poulie de guidage.

RÉGLAGE DE LA TENSION

Si le dérailleur est réglé il suffit souvent de réajuster uniquement la tension sur la poignée de commande gauche / droite ou le dérailleur arrière.

1. Serrez la vis 107/108 légèrement.
2. Vérifiez si les vitesses passent proprement. Si ce n'est pas le cas, continuer à serrer la vis. Tournez-la si nécessaire dans le sens inverse.

Si le dérailleur ne s'ajuste pas à l'aide de la tension, il faut alors régler de nouveau le dérailleur arrière.



RÉGLAGE DU DÉRAILLEUR ARRIÈRE

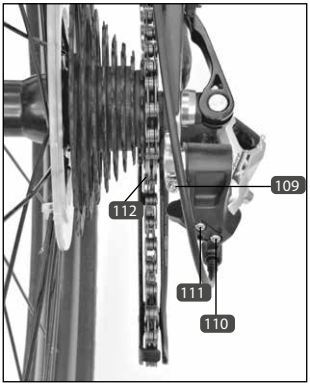
ATTENTION!

RISQUE D'ACCIDENT !

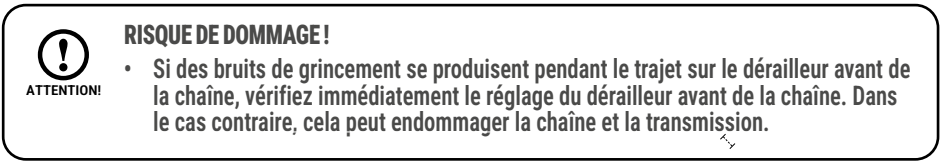
- **Si le dérailleur arrière n'est pas réglé correctement, cela peut endommager la chaîne et le dérailleur arrière. Le dérailleur arrière peut entrer dans les rayons s'il est mal réglé.**

1. Placez la chaîne sur le plus grand plateau et le plus petit pignon du dérailleur arrière.
2. Tournez maintenant la vis de réglage H 111 jusqu'à ce que la poulie de guidage 112 se trouve exactement en dessous du plus petit pignon.
3. Placez la chaîne sur le plus petit plateau et le plus grand pignon du dérailleur arrière.
4. Ici également la poulie de guidage doit être exactement sous le pignon. Corrigez-le si nécessaire à l'aide de la vis de réglage L 110. Veillez à ce que la chaîne ne touche en aucun cas les rayons.

5. Ajustez la tension avec la vis de réglage 107/108. La chaîne doit être capable de tourner en douceur dans les deux sens.
6. L'enroulement du pignon se règle avec la vis de réglage B 109. L'écart entre les dents de la poulie de guidage supérieure et les dents de la cassette sur le plus gros pignon doit être entre cinq et sept millimètres;



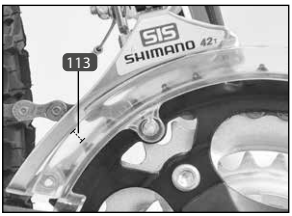
RÉGLAGE DU DÉRAILLEUR DE CHAÎNE

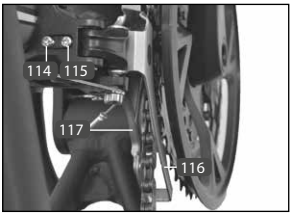


RISQUE DE DOMMAGE !

- **Si des bruits de grincement se produisent pendant le trajet sur le dérailleur avant de la chaîne, vérifiez immédiatement le réglage du dérailleur avant de la chaîne. Dans le cas contraire, cela peut endommager la chaîne et la transmission.**

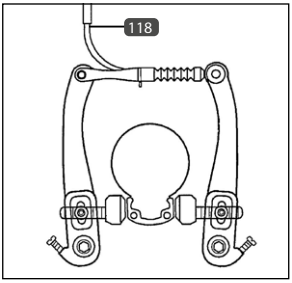
1. La plaque de guidage du dérailleur avant doit être seulement de 2 à 3 millimètres au-dessus des dents du grand plateau et se dérouler parallèlement au grand plateau (113). Corriger si nécessaire la position du dérailleur avant.
2. Enclenchez le plus petit plateau de chaîne et le plus gros pignon du dérailleur arrière pour régler la plage de pivotement du dérailleur avant.
3. Dévissez la vis L 114 jusqu'à ce que la chaîne défile sans frottement sur l'intérieur de la plaque de guidage 117.
4. Enclenchez le plus grand plateau et le plus petit pignon du dérailleur arrière.
5. Ajustez la chaîne avec la vis H 115 pour qu'elle défile sans frotter sur l'extérieur de la plaque de guidage 116.



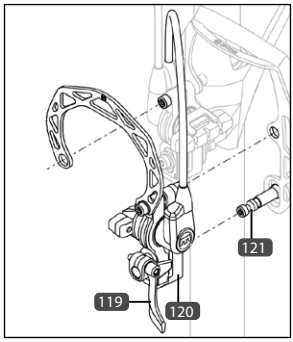


DÉMONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

1. Frein sur jante V-Brake : accrochez le câble de frein 118 pour pouvoir retirer la roue ultérieurement simplement.
   Freins sur jante hydrauliques : levez le levier de blocage rapide 119 du frein sur jante [OPEN].
2. Freins sur jante hydrauliques : retirez le cylindre de frein 120 du tasseau du cantilever 121 pour pouvoir retirer la roue ultérieurement simplement.
3. Desserrez les écrous d'axe des deux côtés de la roue arrière avec une clé de 15 mm ou desserrez le levier du blocage ra-



pide (selon l'équipement).
4. Retirez les écrous d'axe ainsi que les rondelles.
5. Retirez la roue arrière hors de la patte d'extrémité.



MONTAGE DE LA ROUE ARRIÈRE

1. Mettez la chaîne sur le pignon.
2. Placez la roue arrière dans la patte d'extrémité. Assurez-vous que la roue est droite dans le logement.
3. Insérez l'étrier de protection (si disponible) et les rondelles sur l'axe.
4. Pour les modèles sans blocage rapide : fixez la roue des deux côtés avec les écrous d'axe à l'aide d'une clé de 15 mm. Resserrez les écrous d'axe (voir chapitre Spécifications de couple). Pour les modèles avec blocage rapide : fermez le blocage rapide correctement (voir chapitre Blocage rapide).
5. Frein sur jante V-Brake : eattachez le câble de frein 118. Freins sur jante hydrauliques : replacez le cylindre de frein 120 sur le tasseau du cantilever 121
6. Freins sur jante hydrauliques : fermez le levier de blocage rapide 119 [CLOSE]. Si le levier devait se fermer trop facilement, il faut alors réajuster la vis du blocage rapide (voir chapitre Freins).
7. Vérifiez le fonctionnement correct du frein et ajustez-le si nécessaire (voir chapitre Freins).
8. Réglez la transmission (voir chapitre Réglage du changement de vitesses).

Française

CHAÎNE

ATTENTION!

RISQUE D'ACCIDENT !

- **La chaîne doit toujours être suffisamment graissée car elle peut s'arracher. Pour les modèles avec frein à rétropédalage elle n'est plus fonctionnelle !**

Nettoyez et graissez la chaîne régulièrement (notamment après des trajets pluvieux) avec une huile raffinée ou un spray pour chaîne. Essuyez l'excédent d'huile avec un chiffon.

TENSION DE LA CHAÎNE (UNIQUEMENT SUR LES MODÈLES AVEC MOYEU À VITESSE INTÉGRÉE)

ATTENTION!

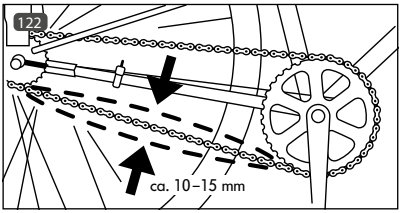
RISQUE D'ACCIDENT !

- **Une chaîne trop lâche peut dérailler pendant le trajet. Dans ce cas, le frein à rétro-pédalage ne fonctionne plus !**

Une chaîne qui n'est pas tendue correctement peut entraîner une usure importante et des bruits gênants pendant le trajet. En raison de l'étirement de la chaîne lié à l'utilisation, un contrôle régulier de la tension de la chaîne est nécessaire.

CONTRÔLE DE LA TENSION DE LA CHAÎNE

1. Placez le vélo sur le support.
2. Vérifiez si la chaîne peut être appuyée vers le haut ou vers le bas sur 10 à 15 mm max. (122).



RÉGLAGE DE LA TENSION DE LA CHAINE

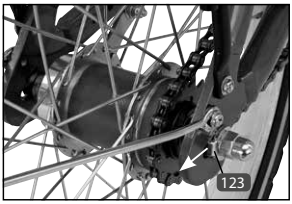
DANGER

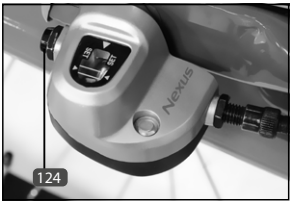
RISQUE D'ACCIDENT !

- **La roue arrière doit être droite dans le logement de l'axe, sous peine d'avoir un effet négatif sur le comportement de frein et de conduite.**
- **Resserrez d'abord toutes les vis et tous les écrous desserrés. Vérifiez si les rondelles de sécurité sont correctement placées. La roue arrière peut se détacher pendant la conduite ! Effectuez un test de conduite après le montage.**

MOYEU À VITESSES INTÉGRÉES SANS BOÎTIER

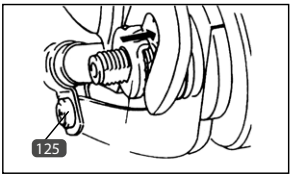
1. Desserrez les écrous de l'axe 123 des deux côtés de la roue arrière avec une clé de 15 mm.
2. Déplacez la roue arrière pour régler la tension de la chaîne.
3. Assurez-vous que la roue est droite dans le logement et que la chaîne est correctement tendue.
4. Fixez la roue des deux côtés avec les écrous d'axe à l'aide d'une clé de 15 mm. Resserrez les écrous d'axe en fonction des spécifications de couple (voir chapitre Spécifications de couple).



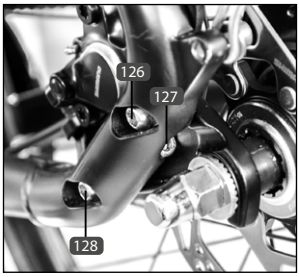


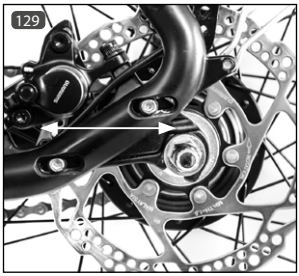
SHIMANO NEXUS INTER 3

1. Sur la poignée de commande passez sur la 1re vitesse.
2. Desserrez la vis de fixation 124.
3. Enlevez le boîtier.



4. Retirez la tige poussoir maintenant visible hors de l'orifice de l'essieu
5. Desserrez la vis de la butée de gaine 121 avec un tournevis.
6. Desserrez l'écrou de l'axe des deux côtés de la roue arrière avec une clé de 15 mm.
7. Déplacez la roue arrière pour régler la tension de la chaîne. Assurez-vous à cet effet que la roue est droite dans le logement.
8. Fixez de nouveau le bras de couple sur le cadre à l'aide d'un collier de vissage 125.
9. Glisser la tige poussoir jusqu'à la butée dans le guidage de l'axe sur le côté droit.
10. Insérez le boîtier selon l'illustration sur l'écrou droit de l'axe.
11. Fixez le boîtier avec l'écrou de fixation inférieur 124.
12. Réglez la transmission (voir chapitre Réglage du changement de vitesses).





DÉRAILLEUR AU MOYEU AVEC FREIN À DISQUE

1. Des deux côtés, desserrez les deux vis 126 + 128 du cadre avec une clé Allen de 5 mm.
2. Des deux côtés, desserrez la vis d'immobilisation 127 avec une clé Allen de 5 mm.
3. Déplacez maintenant la roue arrière pour régler la tension de chaîne (129). À cette fin, vissez la vis d'immobilisation 124 jusqu'à avoir atteint la position correcte. Veillez à placer la roue bien droite dans ses logements et à ce que la tension de chaîne soit bien adaptée (cf. chapitre Vérifier la tension de chaîne).
4. Serrez à fond les vis 126 + 128 (cf. chapitre Couples prescrits).

TRANSPORT DE PERSONNES OU DE CHARGE

RISQUE D'ACCIDENT !

- Le comportement de freinage et de conduite se modifie lorsque le vélo est chargé. La distance de freinage s'allonge considérablement en raison du poids supplémentaire sous certaines circonstances.
- Ne couvrez pas le dispositif d'éclairage pendant le transport afin de pouvoir être vu par les autres usagers de la route dans l'obscurité ou de mauvaises conditions de visibilité.
- N'accrochez pas de sac ou d'autres objets au guidon pendant le transport. Le guidon peut casser ou la tenue de route peut être affectée.
- Répartissez toujours uniformément la charge pour que la tenue de route ne soit pas affectée plus que nécessaire (notamment dans les virages).

RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT !

- Pour un transport en toute sécurité, utilisez des poches latérales des paniers ou des dispositifs de tension spéciaux. Renoncez à fixer la charge avec des sangles lâches qui peuvent s'enchevêtrer dans les roues.
- La charge admissible maximale sur le porte-bagages ou le panier ne doit pas être dépassée.
- Le poids total maximal autorisé du vélo ne doit pas dépasser la valeur indiquée dans le chapitre « Données techniques ». Le poids total autorisé comprend avec le vélo, également le cycliste et la charge utile de toute sorte (p. ex. panier et poches latérales y compris le contenu, siège enfant y compris enfant, remorque y compris charge de la remorque, etc.). Un dépassement peut entraîner des dommages jusqu'à la rupture d'éléments.

SIÈGE ENFANT

RISQUE D'ACCIDENT !

- En Allemagne les enfants de moins de 7 ans doivent être transportés sur un vélo seulement si des sièges enfants spécialement conçus et autorisés sont utilisés et si le cycliste est âgé au moins de 16 ans (StVO). Respectez lors de l'utilisation d'un siège enfant impérativement le poids de l'enfant maximal admissible et lisez la notice d'utilisation du fabricant avec attention.
- Lors de l'assemblage d'un siège enfant, assurez-vous que toutes les rondelles élastiques sous la selle sont complètement recouvertes, sinon il y a risque de contusions sur les doigts et les autres membres.

RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT !

- Ne montez pas de siège enfant sur la tige de selle car celle-ci pourrait sinon se rompre. De même, le porte-bagage n'est pas homologué pour recevoir un siège en-

ATTENTION!

fant. Utilisez à la place un siège qui se fixe contre le tube d'assise.

- **Utilisez uniquement des sièges enfant adaptés correspondant à la norme DIN EN 14344.**
- **Respectez impérativement les consignes de sécurité du fabricant de siège enfant et lisez la notice d'utilisation du siège enfant avec attention.**

REMORQUE

ATTENTION!

RISQUE D'ACCIDENT !

- **Lisez avec attention la notice d'utilisation de la remorque et respectez impérativement les consignes de sécurité du fabricant de remorques.**
- **Familiarisez-vous avec le nouveau comportement de conduite et de freinage de le vélo avec une remorque hors circulation !**
- **Le poids total maximal admissible du vélo ne doit pas dépasser la valeur indiquée dans le chapitre « Données techniques ». Le poids total admissible comprend avec le vélo, également le cycliste et la charge utile de toute sorte (p. ex. panier et poches latérales y compris le contenu, siège enfant y compris enfant, remorque y compris charge de la remorque, etc.). Un dépassement peut entraîner des dommages jusqu'à la rupture d'éléments.**

CITY | TREKKING

Fondamentalement, il est possible d'utiliser un vélo avec une remorque. Plusieurs modes et types différents de remorques peuvent être sélectionnés en fonction de l'utilisation. Veillez particulièrement à ce que le transport de passagers en remorque soit en toute sécurité. Il faut privilégier dans tous les cas les remorques avec sceau de sécurité.

URBAN | VTT | VÉLO PLIANT | VÉLO DE LA JEUNESSE | GRAVEL

Ce type de vélo ne sont pas destinés à être utilisés avec une remorque, compte tenu de leur conception.

PROTECTION ANTIVOL

Dans votre intérêt ayez un dispositif antivol. Verrouillez toujours le vélo même si vous le laissez sans surveillance brièvement. Utilisez uniquement des cadenas et des dispositifs de sécurité éprouvés. Nous recommandons les cadenas de marque PROPHETE.

MAINTENANCE | ENTRETIEN

RISQUE DE RUPTURE ET D'ACCIDENT !

- Le vélo doit être contrôlé, entretenu régulièrement. C'est le seul moyen de garantir qu'il réponde aux exigences de sécurité technique à long terme et qu'il fonctionne correctement. Par conséquent, effectuez en fonction de la fréquence d'utilisation (au moins une fois par an) les instructions de contrôle, entretien et maintenance décrites dans les chapitres individuels.
- Les vis et écrous montés sur le vélo doivent être contrôlés régulièrement (au moins tous les trimestres) et si nécessaire être serrés et ajustés avec la force adéquate. C'est le seul moyen de garantir que le véloréponde aux exigences de sécurité technique à long terme et qu'il fonctionne correctement. Sont exclues les vis de réglage sur les composants du circuit et du frein.
- Exécutez vous même les travaux de réparation, maintenance et réglage uniquement si vous disposez des connaissances suffisantes et des outils adaptés. Cela s'applique en particulier aux travaux sur les freins. Les travaux de réparation, de maintenance et de réglage incorrects ou insuffisants peuvent endommager le vélo, entraîner des dysfonctionnements et donc des accidents.
- Le vélo ou les composants individuels sont exposés en partie à des charges élevées pendant leur durée de vie, en cas d'accident ou de manipulation inappropriée. Tout type de fissures, de rayures ou de changements de couleur peut indiquer que le composant affecté peut soudainement tomber en panne. Cela s'applique notamment aux éléments tordus ou endommagés liés à la sécurité, tels que le cadre, la fourche, le guidon, la potence, la selle, la tige de selle, le porte-bagages, tous les composants de frein (notamment levier de frein et plaquettes de frein), dispositifs d'éclairage, pédalier, roues, attelages, pneus et chambres à air. N'installez jamais ces composants défectueux, mais remplacez-les immédiatement par des pièces de rechange d'origine.
- Pour le remplacement de composants utilisez exclusivement des pièces de rechange d'origine, car seules celles-ci sont spécialement conçues pour le vélo et peuvent garantir un fonctionnement irréprochable. Cela s'applique notamment aux éléments liés à la sécurité, tels que le cadre, la fourche, le guidon, la potence, la selle, la tige de selle, le porte-bagages, tous les composants de frein (notamment levier de frein et plaquettes de frein), dispositifs d'éclairage, pédalier, roues, attelages, pneus et chambres à air. Si des éléments externes sont utilisés pour le remplacement, ils peuvent endommager et entraîner le dysfonctionnement d'éléments liés à la sécurité.

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES D'ENTRETIEN

ATTENTION!

RISQUE D'ACCIDENT !

- **Assurez-vous qu'aucun produit d'entretien, aucune graisse ou huile ne pénètrent sur les plaquettes de frein, le disque de frein ou les pneus, sinon les performances de freinage peuvent être réduites ou les roues peuvent glisser.**
- **Pour le nettoyage n'utilisez jamais de jets de vapeur ou haute pression qui peuvent provoquer des dommages (p. ex. dommages électroniques et à la peinture, dommage par formation de rouille dans les roulements, etc.). Nettoyez par contre le vélo à la main avec de l'eau chaude, un produit nettoyant pour vélo et une éponge douce.**
- **Évitez les produits d'entretien agressifs qui peuvent attaquer la peinture, par exemple. Appliquez après le nettoyage des agents de conservation et de polissage pour vélo disponibles dans le commerce, en particulier sur les composants sujets à la corrosion.**
- **Pour prévenir la formation de rouille, le vélo dans les zones dont l'air est salé (zones côtières) doit être entretenu dans des intervalles plus courts et traité avec des agents conservateurs.**

Nettoyez le vélo à intervalles réguliers (au moins une fois par an) pour prévenir les dommages et les points de rouille. La pluie ou les promenades hivernales peuvent notamment entraîner la formation de rouille à cause d'éclaboussures ou d'eau salée.

STOCKAGE DU VÉLO

Nettoyez et préservez le vélo avant le stockage comme indiqué au chapitre Maintenance et entretien. Stockez-le dans un endroit sec et à l'abri des variations importantes de températures qui peuvent avoir un effet négatif sur les pièces en chrome et en métal. Un rangement en suspension de le vélo est recommandé en termes de pneus.

VÉRIFICATION DU DÉBUT D'ANNÉE

Après un arrêt prolongé, en plus des travaux réguliers de maintenance, exécutez les points décrits dans le chapitre Première mise en service et contrôles, avant le début de conduite. Contrôlez notamment le fonctionnement des freins, la transmission, l'éclairage, la pression d'air et le serrage des vis, écrous et du blocage rapide. Regraissez si nécessaire en particulier la chaîne.

TRAVAUX DE MAINTENANCE

Seule une maintenance régulière et correcte peut garantir une utilisation sans risque du vélo.

Les travaux suivants doivent être exécutés dans le cadre de la maintenance selon les intervalles du plan de maintenance indiqués. Nous recommandons de les faire exécuter par un spécialiste avec l'outillage adapté.

Nous recommandons de les faire exécuter par un spécialiste avec l'outillage adapté.

PNEUMATIQUES

Profondeur des sculptures, pression d'air, contrôle de la porosité et des dommages, nettoyage et vérification de la pression d'air ou remplacement.

ROUE | JANTE

Contrôler la fixation, l'usure des jantes, la concentricité, le jeu des roulements, les jantes verticalement et horizontalement, le cas échéant ajuster, régler ou remplacer.

RAYONS

Contrôler la tension des rayons, le cas échéant ajuster ou remplacer les rayons endommagés.

DISPOSITIF DE FREIN

Vérifier le réglage, l'usure, le fonctionnement et l'étanchéité des flexibles de frein, lubrifier et nettoyer les pièces mobiles et les roulements des composants de frein et des câbles de frein Bowden, les ajuster si nécessaire, remplacer les composants de frein usés ou défectueux.

ÉCLAIRAGE | RÉFLECTEURS

Contrôler le réglage, le fonctionnement, les connexions des câbles et des fiches, régler ou remplacer le cas échéant.

GUIDON | POTENCE

Contrôler le réglage et la bonne fixation, nettoyer et régler si nécessaire.

ROULEMENTS DE DIRECTION

Contrôler le réglage, le fonctionnement, la mobilité et le jeu, graisser, régler ou remplacer, si nécessaire.

SELLE | TIGE DE SELLE

Contrôler le réglage et la bonne fixation, nettoyer, contrôler le jeu des tiges de selle à suspension et graisser, graisser le tube de selle et si nécessaire régler, resserrer ou remplacer.

CADRE

Contrôler les dégâts (fissures et déformations), nettoyer et remplacer.

FOURCHE

Contrôler les dégâts (fissures et déformations) et contrôler le jeu (uniquement la fourche), nettoyer, graisser la fourche et remplacer si nécessaire.

TRANSMISSION

Contrôler le réglage, l'usure et le fonctionnement, nettoyer lubrifier les roulements des pièces mobiles et les câbles de transmission Bowden, le cas échéant régler, remplacer.

CHAÎNE

Nettoyer et graisser la chaîne, vérifier la tension de la chaîne et l'usure, remplacer si nécessaire.

PÉDALIER | PÉDALES | PLATEAU DE PÉDALIER

Contrôler le fonctionnement, le jeu des roulements, l'usure et la bonne fixation, nettoyer, régler, resserrer ou remplacer.

RACCORDS VISSÉS | BLOCAGE RAPIDE | AUTRES COMPOSANTS | ACCESSOIRES

Contrôler le réglage, la bonne fixation et le fonctionnement, nettoyer, régler, resserrer ou remplacer.

PLAN DE MAINTENANCE

Les travaux spécifiés dans le plan de maintenance comprennent, dans la mesure où ils sont nécessaires, le nettoyage, le graissage et le réglage du composant ou le remplacement des composants concernés en cas d'usure ou de détérioration. Les autres indications au plan de maintenance à exécuter se trouvent au chapitre précédent.

- **Nous recommandons de les faire exécuter par un spécialiste avec l'outillage adapté.**
- **En cas de dommages causés par le non-respect du plan d'entretien et des travaux de maintenance correspondants, la garantie légale et/ou la garantie fabricant peuvent être refusées.**

COMPOSANT	MISE EN SERVICE	500 KM OU 6 MOIS*	1 000 KM OU 12 MOIS*	TOUS LES 1 000 KM OU 12 MOIS*
PNEUMATIQUES	x	x	x	x
ROUE/JANTE	-	x	x	x
RAYONS	-	x	x	x
DISPOSITIF DE FREIN	x	x	x	x
ÉCLAIRAGE/RÉFLECTEURS	x	x	x	x
GUIDON/POTENCE	x	x	x	x
ROULEMENTS DE DIRECTION	-	x	x	x
SELLE/TIGE DE SELLE	x	x	x	x
CADRE	-	x	x	x
FOURCHE	-	x	x	x
TRANSMISSION	x	x	x	x
CHAÎNE	-	x	x	x
PÉDALIER| PÉDALES | PLATEAU DE PÉDALIER	-	x	x	x
SYSTÈME DE PROPULSION	-	x	x	x
AUTRES COMPOSANTS/ACCESSOIRES	-	x	x	x
RACCORDS VISSÉS /BLOCAGE RAPIDE	x	avant chaque trajet		

* = Selon l'événement (période ou kilométrage) se produisant en premier. Pour une utilisation intensive, appliquer des intervalles plus courts.

MAINTENANCE EXÉCUTÉE

les maintenances suivantes ont été exécutées selon l'intervalle du plan de maintenance et des travaux de maintenance décrits :

1. MAINTENANCE	2. MAINTENANCE	3. MAINTENANCE	4. MAINTENANCE
Exécutée le :	**Exécutée le :**	**Exécutée le :**	**Exécutée le :**
(Cachet/ Signature)	(Cachet/ Signature)	(Cachet/ Signature)	(Cachet/ Signature)
5. MAINTENANCE	**6. MAINTENANCE**	**7. MAINTENANCE**	**8. MAINTENANCE**
Exécutée le :	**Exécutée le :**	**Exécutée le :**	**Exécutée le :**
(Cachet/ Signature)	(Cachet/ Signature)	(Cachet/ Signature)	(Cachet/ Signature)

SPÉCIFICATIONS DE COUPLE

RISQUE DE DOMMAGE ET D'ACCIDENT !

- **Les vis et écrous montés sur le vélo doivent être contrôlés régulièrement (voir plan de maintenance) et si nécessaire être serrés et ajustés avec la force adéquate. C'est le seul moyen de garantir que le vélo réponde aux exigences de sécurité technique à long terme et qu'il fonctionne correctement.**
- **Si les vis et les écrous sont trop serrés, ils peuvent casser.**
- **Si des composants sont marqués avec des spécifications de couple, celles-ci doivent être respectées.**
- **Les spécifications de couple pour les raccords vissés particuliers ne s'appliquent pas aux vis d'ajustage sur les composants de la transmission et du frein.**

À l'aide d'une clé dynamométrique vous pouvez respecter précisément les couples de serrage :

Écrous de roue, avant	20–25 Nm
Écrous de roue, arrière	25-30 Nm
Bras de pédalier, acier	30 Nm
Bras de pédalier, alu	30–35 Nm
Pédales	30–35 Nm
Vis de blocage du guidon (M6)	10–14 Nm
Vis de blocage du guidon (4xM5)	6 Nm
Vis de serrage latérales (tige en A))	9–11 Nm
Vis de réglage d'angle	18-30 Nm
Fixation du cintre de guidon (M8)	20-30 Nm

Patins de frein	5 à 7 Nm
Fixation des disques de frein	5 à 7 Nm
Anneau de blocage de tige de selle	8 à 12 Nm
Attache de selle	18 à 22 Nm
Amortisseur/Shock	10 Nm
Fixation dynamo externe	15 Nm

AUTRES VIS EN ACIER					AUTRES VIS VA A2/A4		
DIMENSION/CLASSE DE RÉSISTANCE	5,6	6,8	8,8	10,9	50	70	80
M3	0,7 Nm	0,9 Nm	1,2 Nm	1,7 Nm	-	-	-
M4	1,7 Nm	2,1 Nm	2,8 Nm	4,1 Nm	-	-	-
M5	3,4 Nm	4,3 Nm	5,5 Nm	8,1 Nm	1,7 Nm	3,5 Nm	4,7 Nm
M6	5,9 Nm	7,3 Nm	9,6 Nm	14 Nm	3 Nm	6 Nm	8 Nm
M8	14,3 Nm	17,8 Nm	23 Nm	34 Nm	7,1 Nm	16 Nm	22 Nm

DÉPANNAGE

DÉFAILLANCE	CAUSE	ÉLIMINATION
L'éclairage ne fonctionne pas	Utilisation incorrecte	Allumer l'éclairage
	Câble défectueux	Changer le câble
	Contacts de fiches desserrés	Brancher les contacts de fiche ensemble
	Lampes défectueuses	Remplacer les lampes/phare LED
Performance de freinage insuffisante	Plaquettes de frein usées	Remplacer les plaquettes de frein
	Frein mal réglé	Régler le frein
	Frein en charge continue trop chaud (p. ex. long trajet en pente)	Utiliser tous les freins en alternance
Les vitesses ne passent pas correctement ou ne s'enclenchent pas	Transmission réglée	Réglage de la transmission
	Composants de transmission défectueux ou tordus	Remplacer les composants de transmission
Apparition de bruits inhabituels	Vis de la potence/du guidon pas serrée correctement	Resserrer la vis de la potence/du guidon
	Chaîne pas assez lubrifiée	Graisser la chaîne
	Chaîne trop tendue	Retendre la chaîne
	Fixation du pédalier pas assez serrée	Resserre la fixation du pédalier
Le vélo roule « avec difficulté »	Pression d'air trop faible	Augmenter la pression de l'air
	Le frein frotte	Régler le frein
	Rapport de vitesse trop haut	Redescendre les rapports de vitesse
Pas ou effet du ressort insuffisant	Élément du ressort tendu trop fort	Réglage plus souple de la suspension

GARANTIE LÉGALE | GARANTIE COMMERCIALE

1. GARANTIE LÉGALE

Les prises de garantie peuvent être faites dans un délai maximum de 2 ans à compter de la date d'achat. La garantie légale est limitée à la réparation ou au remplacement des éléments endommagés/du vélo et est effectuée selon notre choix. Notre garantie légale est toujours gratuite; Toutefois, elle ne s'applique pas si d'autres défauts que ceux de matériau et de traitement sont identifiés.

GARANTIE SUR LA RUPTURE DE CADRE/FOURCHE

Le cadre et la fourche sont garantis 10 ans contre la rupture. La garantie démarre à la date d'achat. En cas de rupture de fourche ou de cadre, nous vous offrons sur présentation de la preuve d'achat le changement du vélo ou un avoir, moins les frais d'utilisation. Le montant du forfait d'utilisation dépend de la période écoulée depuis que vous avez acheté le vélo. Toutefois, la garantie ne s'applique pas si d'autres défauts que ceux de matériau et de traitement sont identifiés.

2. La droit à la garantie légale ou commerciale doit être prouvé par la présentation du reçu d'achat par l'acheteur.
3. L'examen de la panne et de ses causes est toujours effectué par notre service après-vente. Les pièces remplacées dans le cadre de la garantie légale ou commerciale deviennent notre propriété.
4. Dans le cas de prises de garantie légale ou commerciale justifiées, les frais d'expédition et les frais de démontage et de montage sont à notre charge.
5. Si le vélo a été modifié par un tiers ou par le montage de pièces externes et la défaillance survenue est liée à la modification, le droit à garantie légale et commerciale s'annule. D'autre part, il s'annule si les règlements dans la notice d'utilisation sur la manipulation et l'utilisation du vélo n'ont pas été respectés.
   Cela concerne notamment l'utilisation conforme ainsi que les instructions de maintenance et d'entretien.
6. Ne sont pas inclus dans la garantie légale ou commerciale :

   • les composants soumis à l'usure, la consommation (à l'exception de défauts de fabrication ou de matériel significatifs), tels que :

– Pneus	– Lampes	– Selle
– Composants de frein	– Béquille	– Batterie/Pile
– Chaîne	– Pignons	– Poignée/housse
– Autocollants/décorations	– Fusible	– Câbles Bowden
– Pignons de transmission	– Câbles	– etc.

   • les dommages qui doivent être attribués à :

– la non utilisation de pièces de rechange d'origine,
– le montage non conforme de composants de l'acheteur ou d'un tiers,
– les dommages causés par des pierres, la grêle, le sel de la route, les fu mées industrielles, le manque d'entretien, les produits de soins inappropriés, etc.,

- les consommables, qui ne sont pas en rapport avec les travaux de réparation sur les dysfonctionnements reconnus,
- tous les travaux de maintenance ou particuliers exécutés à la suite d'usure, d'accident ou de conditions d'utilisation telles que conduite sans respect des indications du fabricant,
- toutes les occurrences telles que le bruit, les vibrations, les changements de couleur, l'usure, etc., qui n'affectent pas les caractéristiques de base et de maniabilité,
- les frais pour travaux de nettoyage, de contrôle et de maintenance.

7. Le droit à la garantie légale ou commerciale ne permet au client que d'exiger la suppression du défaut. Les demandes de remboursement ou de réduction du prix d'achat s'appliqueront seulement suite aux échecs de réparation. Le remplacement d'un dommage direct ou indirect n'est pas couvert.
8. Tous les accords autres que ceux énumérés ci-dessus ne sont valables que s'ils sont confirmés par écrit par le fabricant.
9. Si vous avez un problème technique avec le vélo que vous avez acheté, contactez votre représentant commercial ou le représentant du service clientèle de votre pays :

CH

YouMo AG
Stampfstrasse 74
CH-8645 Rapperswil-Jona
Siège social: Suisse

Téléphone: +41 55 552 05 11
E-Mail: prophete.service@youmo.ch

Si notre technicien après-vente détermine qu'il ne s'agit pas d'une réclamation au titre de la garantie légale ou commerciale, nous vous facturerons les frais de service. Par conséquent, vérifiez au préalable si le dommage n'a pas été causé par votre faute ou par manque de soins ou d'entretien. Nous vous invitons à clarifier cela avec notre service après-vente à l'avance (par exemple par e-mail et photo du composant défectueux).

B

PERVELO NV
Nekkersputstraat 255C
BE-9000 Gent
Siège social : Belgique

Téléphone +32 9 279 70 97
E-Mail: info@pervelo.be

FSN Plus B.V.
Maagdenburgstraat 18
NL-7421 ZC Deventer
Siège social : Pays-Bas

Web: www.fsnplus.nl
Téléphone:+31-(0)570-606 939
E-Mail: service@fsnplus.nl

F

Repair and run
1 Rue de l'Arc de Triomphe
F-75017 Paris
Siège social : France

Web: www.repairandrun.com

F

MENTIONS LÉGALES

Indépendamment de la garantie commerciale souscrite, le vendeur reste tenu des défauts de conformité du bien et des vices rédhibitoires dans les conditions prévues aux articles L217-4 à L217-13 du Code de la consommation et aux articles 1641 à 1648 et 2232 du Code Civil.

ARTICLE L217-4 DU CODE DE LA CONSOMMATION

Le vendeur livre un bien conforme au contrat et répond des défauts de conformité existant lors de la délivrance. Il répond également des défauts de conformité résultant de l'emballage, des instructions de montage ou de l'installation lorsque celle-ci a été mise à sa charge par le contrat ou a été réalisée sous sa responsabilité.

ARTICLE L217-5 DU CODE DE LA CONSOMMATION

Le bien est conforme au contrat :

1° S´il est propre à l'usage habituellement attendu d'un bien semblable et, le cas échéant:

- s 'il correspond à la description donnée par le vendeur et posséder les qualités que celui-ci a présentées à l'acheteur sous forme d'échantillon ou de modèle ;
- s 'il présente les qualités qu'un acheteur peut légitimement attendre eu égard aux déclarations publiques faites par le vendeur, par le producteur ou par son représentant, notamment dans la publicité ou l'étiquetage ;

2°Ou s'il présente les caractéristiques définies d'un commun accord par les parties ou être propre à tout usage spécial recherché par l'acheteur, porté à la connaissance du vendeur et que ce dernier a accepté.

ARTICLE L217-12 DU CODE DE LA CONSOMMATION

L'action résultant du défaut de conformité se prescrit par deux ans à compter de la délivrance du bien.

ARTICLE 1641 DU CODE CIVIL

Le vendeur est tenu de la garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus.

ARTICLE 1648 1ER ALINÉA DU CODE CIVIL

L'action résultant des vices rédhibitoires doit être intentée par l'acquéreur dans un délai de deux ans à compter de la découverte du vice.

PIÈCES DÉTACHÉES

Les pièces détachées indispensables à l'utilisation du produit sont disponibles pendant la durée de la garantie du produit.

ÉLIMINATION

De nombreux matériaux du vélo sont recyclables. Avec la réutilisation, le recyclage ou d'autres formes de recyclage, vous contribuez de manière importante à la protection de notre environnement.

Renseignez-vous auprès de la municipalité sur le centre d'élimination compétent. Obtenez ici des informations détaillées sur l'élimination correcte du vélo.

RECYCLAGE DES EMBALLAGES

Le matériel d'emballage est en partie recyclable. Éliminez les emballages correctement et transmettez-les à la collection des matières recyclables. Éliminez-les auprès d'un lieu de collecte public. Renseignez-vous auprès de la municipalité sur le centre d'élimination compétent.

PASS VÉLO

Avec le pass vélo, le vélo peut être précisément décrit à l'assurance ou aux services de police en cas de vol. Remplissez donc le pass vélo dès l'achat et conservez-le précieusement.

No DE CADRE* _____ **Numéro de série **** _____

MODÈLE _____

TYPE DE CADRE ☐ Diamant ☐ Trapèze ☐ Wave

DIMENSION ☐ 29" ☐ 28" ☐ 27,5" (650B) ☐ 26" ☐ 24" ☐ 20"

TYPE ☐ City ☐ Trekking ☐ Gravel

☐ VTT ☐ Urban ☐ Vélo pliant

COULEUR Cadre _____ Fourche _____

CHANGEMENT DE VITESSE ☐ Moyeu à vitesses intégrées ☐ Dérailleur

Type/Nombre de vitesses _____

ÉQUIPEMENT PARTICULIER ☐ Fourche à suspension ☐ Panier ☐ Porte-bagages avant

PROPRIÉTAIRE _____

_____

_____

VENDEUR _____

_____

_____

DATE D'ACHAT _____

* = le numéro de cadre se situe sur le tube de fourche (derrière le phare).
** = Vous trouverez le numéro de série (SN) sur la plaque signalétique.

prophete

STRUZIONI PER L'USO

BICICLETTA

IT

AVVERTENZA SUL PRESENTE MANUALE D'USO

- **Prima del primo impiego leggere tassativamente le istruzioni per l'uso prestando attenzione. In questo modo è possibile acquisire dimestichezza della bicicletta in dotazione in tempi più rapidi evitando gestioni errate che possono provocare danni o incidenti. In particolare attenersi alle indicazioni di sicurezza e pericolo.**
- **Conservare le istruzioni per l'uso in modo corretto e fornirle in caso di vendita o cessione della bicicletta.**

Le presenti istruzioni per l'uso comprendono la descrizione del funzionamento che è valida per i diversi modelli e varianti della dotazione. Non tutti i componenti o le funzioni descritti sono stati installati o sono disponibili nella bicicletta in dotazione. Non ne derivano eventuali diritti di legge nei confronti dei suddetti componenti o funzioni.

INDICE

AVVERTENZA SUL PRESENTE MANUALE D'USO 2
INTRODUZIONE 4
SPIEGAZIONE DEI SIMBOLI DI INDICAZIONI IMPORTANTI 5
SPIEGAZIONE DELLA TARGHETTA IDENTIFICATIVA 5
INDICAZIONI DI SICUREZZA GENERALI 6
PARTECIPAZIONE AL TRAFFICO STRADALE 7
USO CORRETTO 7
INDICAZIONI PER L'AMBIENTE 8
SPECIFICHE TECNICHE 9
PRIMA ATTIVAZIONE | CONTROLLI PRIMA DELL'INIZIO DELLA MARCIA 10
PEDALI 11
MANUBRIO 12
SELLA | TUBO REGGISELLA 16
DISPOSITIVO A SERRAGGIO RAPIDO 18
TELAIO PIEGHEVOLE 19
FORCELLA A MOLLE 20
AMMORTIZZATORE (SHOCK) 21
ILLUMINAZIONE 22
FRENO 24
CAVALLETTO 30
RUOTE 31
PEDIVELLA DEL MOVIMENTO CENTRALE 34
LEVA DEL CAMBIO 35
CATENA 42
TRASPORTO DI PERSONE / CARICHI 44
PROTEZIONE ANTIFURTO 45
MANUTENZIONE | RIPARAZIONE 46
VALORI PREDEFINITI DELLA COPPIA DI SERRAGGIO 52
RISOLUZIONE DEI PROBLEMI 53
RESPONSABILITÀ | GARANZIA 54
SMALTIMENTO 56
CERTIFICATO PER BICICLETTA 57

INTRODUZIONE

Grazie mille per aver scelto una bicicletta del marchio PROPHETE. Questa bicicletta assicurerà grande soddisfazione e piacere di guida.

Con l'acquisto della bicicletta si combinano qualità, sicurezza e un design al passo coi tempi. Sono state coinvolte tutte le conoscenze avanzate dell'evoluzione tecnica del ciclismo ottenute da un'esperienza di oltre 110 anni.

Buon divertimento e "keep moving"!

Prophete In Moving GmbH

SPIEGAZIONE DEI SIMBOLI DI INDICAZIONI IMPORTANTI

Nelle presenti istruzioni per l'uso, le indicazioni particolarmente importanti sono contrassegnate come riportato di seguito.

La presenta avvertenza richiama l'attenzione su possibili pericoli derivanti dall'utilizzo o funzionamento della bicicletta che possono provocare lesioni gravi o la morte.

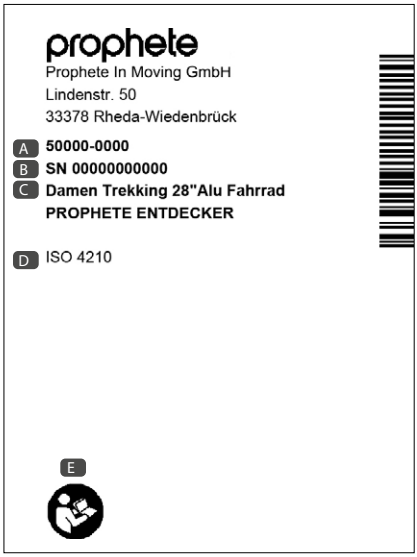
Questa avvertenza richiama l'attenzione su possibili danni che possono provocare lesioni lievi e danni alla bicicletta.

Questo segnale d'informazione offre suggerimenti e consigli aggiuntivi.

Italiano

SPIEGAZIONE DELLA TARGHETTA IDENTIFICATIVA

La targhetta identificativa è presente sul tubo reggisella della bicicletta nonché incollata nelle presenti istruzioni per l'uso (pagina DE-2). Esempio:



- A N. di articolo.
- B N. di serie (SN)
- C Denominazione del modello
- D Norme applicate
- E Simbolo "Leggere istruzioni"

INDICAZIONI DI SICUREZZA GENERALI

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI

- La bicicletta è stata consegnata preassemblata. Per questo motivo, prima della prima attivazione è tassativamente necessario impostare la bicicletta, regolarla e verificarne la stabilità dei componenti e delle viti. Vedere il capitolo "Prima attivazione".
- Assicurarsi che la bicicletta sia adattata alla vostra statura. Altrimenti è possibile che, in determinate circostanze, non siate in grado di usare o controllare la bicicletta.
- Indossare sempre un casco da ciclista omologato per evitare lesioni.
- Prediligere indumenti vistosi con colori chiari e strisce catarifrangenti per consentire alle altre parti coinvolte nella circolazione stradale una migliore e più rapida individuazione.
- A bordo della bicicletta sono presenti componenti in rotazione e mobili. È presente il pericolo di riportare eventuali lesioni a causa di indumenti errati, manipolazioni improprie o distrazione.
  - Indossare indumenti aderenti. Utilizzare le mollette per pantaloni in caso di necessità.
  - Prestare attenzione ad evitare l'inceppamento nelle razze degli indumenti a penzoloni, come ad esempio sciarpe o cordicelle.
  - Indossare calzature antiscivolo dotate di una soletta rigida e in grado di garantire al piede una tenuta adeguata.
- In condizioni meteorologiche avverse, come in presenza di umidità, neve o strati ghiacciati scivolosi, prestare particolare attenzione o rinviare l'escursione ad un secondo tempo. In particolare, la capacità di frenata può ridursi sensibilmente in presenza di condizioni meteorologiche sfavorevoli.
- Attivare sempre l'illuminazione in presenza di oscurità e scarsa visibilità. Tenere conto che con l'illuminazione attivata è soltanto possibile garantire una migliore visione, ma garantire anche una migliore visibilità da parte delle altre parti coinvolte nel traffico.
- Il peso totale massimo consentito della bicicletta non deve superare il valore riportato nel capitolo "Specifiche tecniche". Il peso totale massimo consentito comprende oltre alla bicicletta, il conducente, il carico di qualsiasi tipo, come ad esempio il cestello e le borse laterali insieme al contenuto, il sedile per bambini con bambino incl., il rimorchio insieme al carico del rimorchio. Il superamento di questo valore può provocare danni ed incidenti con il pericolo di lesioni.
- Eventuali modifiche tecniche possono essere apportate solo in conformità alle disposizioni legislative (Germania: StVZO) e alle norme DIN EN ISO indicate sulla targhetta identificativa nonché, eventualmente, ad ulteriori norme specifiche dei componenti. In particolare, questa indicazione ha validità per moduli specifici per la sicurezza, come ad esempio telaio, forcella, manubrio, pipa del manubrio, sella, tubo reggisella, portapacchi (ISO 11243), tutti i componenti del freno (in particolare la leva del freno e le pastiglie dei freni), dispositivi d'illuminazione, pedivella, ruote, ganci di traino, pneumatici e tubi flessibili.

PARTECIPAZIONE AL TRAFFICO STRADALE

Attenersi sempre alle disposizioni di legge nazionali e alla regolamentazione stradale dei rispettivi paesi in cui si utilizzano le bicicletta. In Germania queste disposizioni sono regolamentate in StVZO (ordinanza in materia di immatricolazione) e StVO (codice stradale).

Ogni partecipante al traffico stradale pubblico deve comportarsi in modo da non mettere in pericolo, danneggiare o infastidire ovvero ostacolare oltremisura gli altri! Per questo motivo, mettersi sempre alla guida con lungimiranza ed in modo oculato. Tenere in considerazione le altre parti coinvolte nella circolazione stradale.

È consentito utilizzare le biciclette sulle strade e le piste pubbliche solo quando è disponibile la dotazione prevista per legge nel paese d'appartenenza.

In Germania questi requisiti sono regolamentati nell'ordinanza in materia di immatricolazione (StVZO).

Ai sensi di StVZO, una bicicletta in Germania deve essere dotata di:

- Due freni rispettivamente indipendenti
- Un campanello chiaramente udibile
- Un faro anteriore funzionante ed un fanale posteriore
- Catarifrangenti o strisce laterali catarifrangenti sul cerchione o sullo pneumatico
- Catarifrangenti ai pedali
- Un catarifrangente bianco rivolto sul lato anteriore (se non integrato nel faretto)
- Un catarifrangente rosso rivolto sul lato posteriore (catarifrangente Z ad ampia superficie)

USO CORRETTO

CITY | TREKKING | URBAN | BICICLETTA PIEGHEVOLE

Grazie alla loro progettazione e dotazione, queste biciclette sono destinate all'impiego su strade pubbliche e piste fisse. È stata anche fornita la dotazione tecnica di sicurezza, richiesta per queste operazioni, che l'utente o il tecnico specializzato devono sottoporre ad un controllo periodico e alla riparazione, in caso di necessità.

Il produttore e il rivenditore non risponde di tutte le altre applicazioni o la violazione delle indicazioni tecniche di sicurezza delle presenti istruzioni per l'uso e gli eventuali danni derivanti. In particolare, questa indicazione trova applicazione per l'impiego di queste biciclette su sterrati, in competizioni sportive, con sovraccarichi di qualsiasi natura e per la risoluzione non corretta dei difetti, e l'impiego in aree commerciali.

Anche il rispetto delle istruzioni per l'uso, le indicazioni per la manutenzione e le direttive per la riparazione fanno parte dell'uso corretto.

MTB | GRAVEL

Queste biciclette sono destinate ad un impiego su sentieri di campagna e bosco fissi, sentieri di ghiaia e sterrati leggeri. Tuttavia non sono adeguate all'impiego su strade pubbliche. Non è stata neanche fornita la dotazione tecnica di sicurezza, richiesta per queste operazioni, che devono integrare l'utente o il tecnico specializzato.

Il produttore e il rivenditore non risponde di tutte le altre applicazioni o la violazione delle indicazioni tecniche di sicurezza delle presenti istruzioni per l'uso e gli eventuali danni derivanti. In particolare, questa indicazione trova applicazione per l'impiego di queste biciclette in competizioni sportive, per la risoluzione non corretta dei difetti, con sovraccarichi di qualsiasi natura e l'impiego in aree commerciali.

Anche il rispetto delle istruzioni per l'uso, le indicazioni per la manutenzione e le direttive per la riparazione fanno parte dell'uso corretto.

INDICAZIONI PER L'AMBIENTE

I conducenti di biciclette sono soltanto ospiti della natura. Per questo motivo, utilizzare sempre le piste disponibili, ampliate e definite. Non passare mai attraverso terreni non battuti per evitare di mettere a rischio la propria sicurezza e quella di altri esseri viventi. Lasciare la natura così come è stata trovata. Non lasciare rifiuti ed evitare eventuali danni alla natura con una guida appropriata ed un comportamento corretto.

SPECIFICHE TECNICHE

NORMA

La bicicletta è stata realizzata ai sensi della norma corrente DIN EN ISO 4210.

PESO MASSIMO CONSENTITO

City | Trekking | Urban | Gravel	120 kg
MTB	100 kg
Bicicletta (24")	80 kg
Bicicletta (20")	60 kg
Bicicletta pieghevole (20")	100 kg

* = Il peso totale massimo consentito comprende la bicicletta, il conducente e il carico di qualsiasi tipo, come ad esempio il cestello e le borse laterali insieme al contenuto, il sedile per bambini con bambino incl., il rimorchio insieme al carico del rimorchio, ecc.

CARICO MASSIMO DEL PORTAPACCHI / CESTELLO

Carico massimo del portapacchi	25 kg*
Carico massimo del cestello	2 kg*

* = salvo diverse indicazioni sul componente

DISPOSITIVO D'ILLUMINAZIONE

Dinamo	• Dinamo del mozzo • Rotore laterale dinamo (6 V / 3 W)
Faro anteriore	• LED (lampada non intercambiabile)
Luce posteriore	• LED (non intercambiabile)

PRIMA ATTIVAZIONE E CONTROLLI PRIMA DELL'INIZIO DELLA MARCIA

AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI.

- **Prima di ogni marcia, controllare le condizioni di sicurezza per l'uso della bicicletta in dotazione. In questo caso, considerare anche la possibilità che la bicicletta riporti eventuali cadute se lasciata incustodita o che sia presente la manipolazione di terze parti.**
- **Prima di ogni marcia, eseguire i controlli descritti di seguito e le eventuali operazioni di regolazione. In caso di violazione di queste indicazioni, questa situazione può provocare danni alla bicicletta o l'inceppamento di componenti importanti.**

ATTIVAZIONE

La bicicletta è stata consegnata preassemblata per motivi tecnici di spedizione. Questo significa che non tutti i moduli e le viti sono serrati a fondo di fabbrica. Prima della prima attivazione è necessario serrare a fondo i componenti riportati di seguito e procedere anche alla loro regolazione in caso di necessità.

- Bloccaggio della sella
- Faretto
- Pedali
- Cestello
- Manubrio, pipa del manubrio e tutti i componenti del manubrio, come ad esempio leve del freno, campanelli, leve del cambio, selettori a manopola girevole

Ulteriori informazioni sulla regolazione e sul montaggio sono disponibili nei capitoli successivi dei componenti della bicicletta.

OPERAZIONI PRIMA DELLA MARCIA

Prima di ogni marcia, è obbligatorio verificare il funzionamento e la stabilità dei componenti riportati di seguito.

- Illuminazione
- Razze
- Campanello per bicicletta
- Sospensioni / Ammortizzatori
- Dispositivo a serraggio rapido
- Cerchioni (controllo dell'usura e della coassialità)
- Pneumatici (controllo dei danni della pressione dell'aria)
- Freni (con tenuta ermetica incl. per l'impianto di frenata idraulico)
- Cambio
- Manubrio
- Sella
- Pedali

Inoltre, è obbligatorio eseguire periodicamente gli intervalli specificati nel programma di manutenzione per consentire il controllo e la riparazione ed attenersi alle indicazioni per la riparazione e la manutenzione (vedere il capitolo "Manutenzione e riparazione").

PEDALI

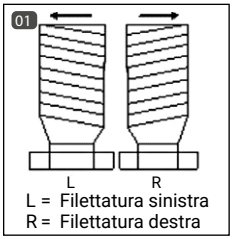
AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI.

- **I pedali devono essere serrati a fondo in qualsiasi momento perché altrimenti potrebbero danneggiare la filettatura. Per questo motivo, controllare la stabilità di entrambi i pedali prima di ogni marcia.**
- **Se si scambiano i pedali durante il montaggio, le filettature riportano eventuali danni e possono fuoriuscire dal braccio del pedale a distanza di un certo lasso di tempo. È presente il pericolo di eventuali infortuni. In caso di eventuali violazioni, non viene concessa nessuna garanzia.**

MONTAGGIO DEI PEDALI

1. Avvitare il pedale destro in senso orario (filettatura destra) e quello sinistro in senso antiorario (filettatura sinistra) (01).
2. Serrare a fondo entrambi i pedali con una chiave fissa da 15 mm o con una chiave a brugola da 6 mm, laddove possibile a livello tecnico, in base al valore predefinito della coppia di serraggio (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").



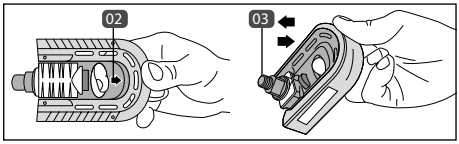
APERTURA / CHIUSURA DEI PEDALI PIEGHEVOLI

PERICOLO

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI.

- **Prima di ogni marcia controllare di aver inserito saldamente i pedali facendoli scattare in posizione.**

1. Premere la guida scorrevole 02 .
2. Impostare i pedali nella posizione desiderata 03.



Italiano

MANUBRIO

AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- **Prima di ogni marcia e dopo la regolazione, accertarsi della stabilità del manubrio, delle viti di fissaggio del manubrio, del sistema meccanico di serraggio e del dispositivo di serraggio rapido del manubrio.**
- **Il manubrio non deve trovarsi in posizione inclinata durante la marcia in linea retta.**
- **Per consentire il trasporto di oggetti, non appendere al manubrio borse portaoggetti perché possono influire negativamente sulla guida. È presente il pericolo di eventuali infortuni. Utilizzare invece solo i comuni cestelli da bicicletta o le borse da manubrio disponibili in commercio.**

PIPA DEL MANUBRIO FISSA

In presenza della pipa del manubrio fissa è possibile regolare il manubrio, a seconda della variante, in altezza, posizione ed angolo d'inclinazione.

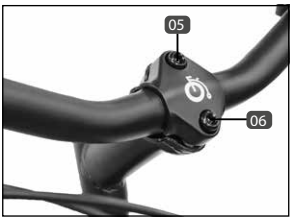
REGOLAZIONE DELLA POSIZIONE E DELL'ALTEZZA

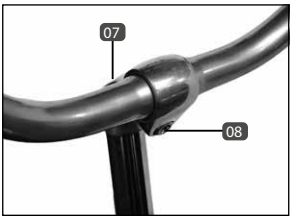
PERICOLO

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI

- **È consentito estrarre la pipa del manubrio al massimo fino alla tacca del valore massimo del fusto del manubrio. La tacca della profondità d'inserimento minima sul fusto del manubrio non deve risultare visibile.**

1. Rimuovere la vite di bloccaggio 04 / 07 con una chiave a brugola da 6 mm.
2. Regolare il manubrio o la pipa del manubrio in posizione ed altezza. In caso di eventuali violazioni, non viene concessa nessuna garanzia.
3. Serrare nuovamente a fondo la vite di bloccaggio 04 / 07 in base al valore predefinito della coppia di serraggio (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").





REGOLAZIONE DELL'INCLINAZIONE DEL MANUBRIO

1. Rimuovere la vite dell'asta di bloccaggio 05 06 / 08 con una chiave a brugola da 5 e 6 mm.
2. Regolare l'angolo d'inclinazione del manubrio.
3. Far ruotare i componenti del manubrio, come ad esempio la leva del freno, riportandoli alla posizione iniziale.
4. Serrare nuovamente a fondo la vite dell'asta di bloccaggio 05 06 / 08 in base al valore predefinito della coppia di serraggio (ve-

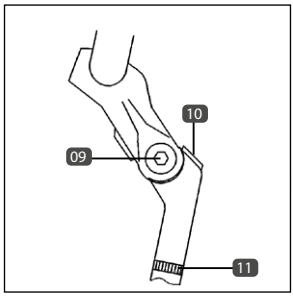
dere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").

PIPA DEL MANUBRIO CON REGOLAZIONE DELL'ANGOLAZIONE

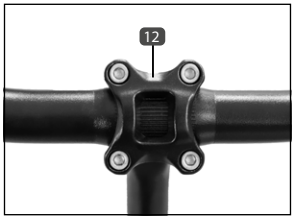
È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI

- **È consentito estrarre la pipa del manubrio al massimo fino alla tacca. La tacca della profondità d'inserimento minima non deve risultare visibile.**

REGOLAZIONE DELLA POSIZIONE E DELL'ALTEZZA



1. Rimuovere la vite di bloccaggio 10 con una chiave a brugola da 6 mm.
2. A questo punto è possibile regolare la posizione del manubrio o la pipa del manubrio in altezza. Durante queste operazioni prestare attenzione alla tacca della profondità d'inserimento minima. 11. In caso di eventuali violazioni, non viene concessa nessuna garanzia.
3. Serrare nuovamente a fondo la vite di bloccaggio 10 in base al valore predefinito della coppia di serraggio (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").



REGOLAZIONE DELL'ANGOLO DELLA PIPA.

1. Rimuovere la vite di bloccaggio laterale 09 con una chiave a brugola da 6 mm.
2. A questo punto, regolare l'angolazione desiderata sulla pipa.
3. In seguito, serrare nuovamente a fondo la vite di bloccaggio 09 in base al valore predefinito della coppia di serraggio (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").

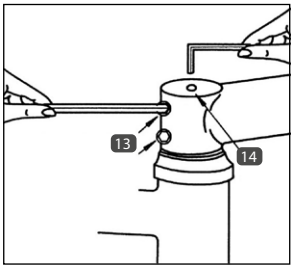
REGOLAZIONE DELL'INCLINAZIONE DEL MANUBRIO

1. Allentare innanzitutto le viti del gruppo di bloccaggio del fissaggio del manubrio 12 con una chiave a brugola da 4 e 5 mm.
2. Regolare l'angolo d'inclinazione del manubrio.
3. Serrare nuovamente a fondo le viti del gruppo di bloccaggio (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").
4. In caso di necessità, far ruotare i componenti del manubrio, come ad esempio la leva del freno, riportandoli alla posizione iniziale.

PIPA A-HEAD

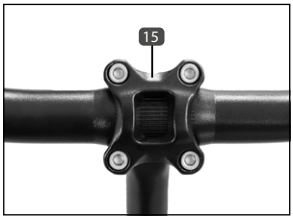
In presenza della pipa A-Head è possibile regolare la posizione del manubrio, l'inclinazione del manubrio e, a seconda del modello, anche l'impostazione dell'angolazione. Tuttavia, non è possibile regolare l'altezza del manubrio.

REGOLAZIONE DELLA POSIZIONE



1. Allentare entrambe le viti di bloccaggio laterali 13 della pipa con una chiave a brugola da 4 e 5 mm.
2. Orientare il manubrio.
3. Serrare nuovamente a fondo le viti di bloccaggio (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").

REGOLAZIONE DELL'INCLINAZIONE

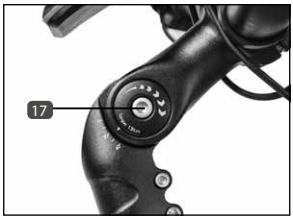


1. Allentare innanzitutto le viti dell'asta di bloccaggio del manicotto del manubrio 15 con una chiave a brugole da 5 mm.
2. Regolare l'angolo d'inclinazione del manubrio.
3. Far ruotare i componenti del manubrio, come ad esempio la leva del freno, riportandoli alla posizione iniziale.
4. Serrare nuovamente a fondo la vite dell'asta di bloccaggio 15 (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").

REGOLAZIONE DELL'ANGOLO DELLA PIPA.

1. Allentare la vite di bloccaggio laterale 16/17 con chiave a brugola da 5 e 6 mm.
2. A questo punto, regolare l'angolazione desiderata sulla pipa.
3. In seguito, serrare nuovamente a fondo la vite di bloccaggio 16 /17 in base al valore predefinito della coppia di serraggio (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").

REGOLA IL GIOCO DELLO STERZO



Per regolare il gioco del manubrio, serrare la vite di regolazione superiore 14 con una chiave a brugola da 5 mm. Si consiglia di serrare la vite di regolazione fino a quando il cuscinetto non risulta privo di gioco. Non deve essere obbligatoriamente serrato a fondo.

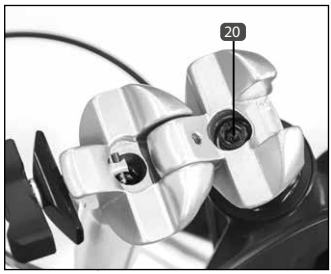
PIPA DEL MANUBRIO PIEGHEVOLE

CHIUSURA DEL MANUBRIO

1. Allentare la vite ad alette 19 sulla pipa del manubrio.
2. Ribaltare la pipa del manubrio lateralmente.

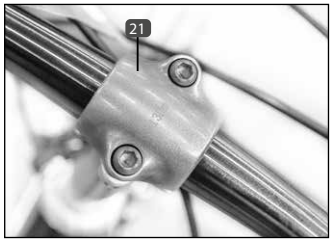
APERTURA DEL MANUBRIO

1 Ribaltare la pipa del manubrio sul cannotto della forcella. In tal caso fare attenzione che il pezzo per bloccaggio 18 si trovi nell'apposito incavo.
2. Avvitare saldamente la vite ad alette 19.



ORIENTAMENTO DEL MANUBRIO

1. Reclinare il manubrio, come descritto nel capitolo 'Chiusura del manubrio'.
2. Allentare la vite a testa esagonale 20 , a questo punto visibile, con una chiave a brugola da 6 mm. Per questa operazione, è obbligatorio allentare leggermente la vite.
3. Ora posizionare il manubrio sul cannotto della forcella e regolare la posizione a piacere.
4. Reclinare il manubrio, come descritto nel capitolo 'Chiusura del manubrio'.
5. A questo punto, serrare a fondo la vite a testa esagonale 20 (v. capitolo Valori predefiniti della coppia di serraggio).
6. Reclinare il manubrio, come descritto nel capitolo 'Apertura del manubrio'.



REGOLAZIONE DELL'INCLINAZIONE DEL MANUBRIO

1. Allentare innanzitutto le viti del gruppo di bloccaggio 21 del fissaggio del manubrio con una chiave a brugola da 5 mm.
2. Regolare l'angolo di inclinazione del manubrio.
3. Serrare nuovamente a fondo le viti del gruppo di bloccaggio (v. capitolo Valori predefiniti della coppia di serraggio).
4. In caso di necessità, far ruotare i componenti del manubrio (come ad esempio la leva del freno) riportandoli alla posizione iniziale.

SELLA | TUBO REGGISELLA

AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- **Prima di ogni marcia ed in particolare dopo la regolazione della posizione della sella, verificare la stabilità delle viti di fissaggio e del dispositivo a serraggio rapido.**

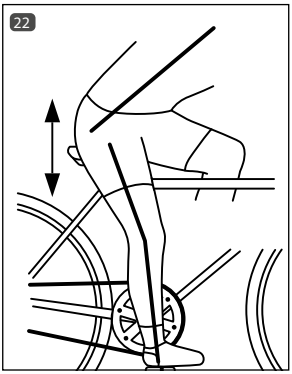
REGOLAZIONE DELL'ALTEZZA

AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI.

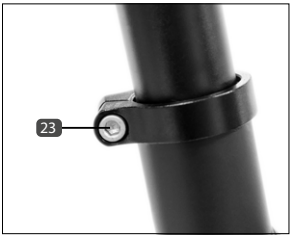
- **Estrarre il tubo reggisella al massimo fino alla tacca della profondità d'inserimento minima. La tacca non deve risultare visibile. È presente il pericolo di eventuali danni ed infortuni.**

Si consiglia di regolare l'altezza della sella in modo da non distendere completamente le ginocchia durante la marcia, ma consentire alle punte dei piedi di raggiungere il terreno in posizione seduta (22).



1. Allentare il bloccaggio del tubo reggisella. Utilizzare per questa operazione, a seconda della variante, una viti a brugola da 4/5/6 mm 23 o una vite a brugola da 13 mm 25 ed una vita a brugola da 5 mm 24.
2. Regolare l'altezza della sella desiderata. Estrarre il tubo reggisella al massimo fino alla tacca. (In caso di eventuali violazioni, non viene concessa nessuna garanzia.)
3. Serrare nuovamente a fondo il raccordo a vite in base al valore predefinito della coppia di serraggio (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").

   Se si fissa il tubo reggisella con un dispositivo a serraggio rapido, procedere come descritto nel capitolo "Dispositivo a serraggio rapido" per lo sblocco o il serraggio.



REGOLAZIONE DELL'INCLINAZIONE E DELLA POSIZIONE

È possibile personalizzare la posizione della sella (distanza dal manubrio) e l'inclinazione della sella. L'inclinazione della sella dovrebbe essere praticamente orizzontale. Dato che tuttavia l'inclinazione della sella "giusta" viene percepita in modo puramente soggettivo, può risultare diversa da conducente a conducente.

A seconda del tubo reggisella e della sella utilizzati, è possibile regolare in modo diverso l'inclinazione e la posizione della sella.

TUBO REGGISELLA CON PERNO

1. Utilizzando una chiave a brugola da 13 mm allentare il bullone applicato lateralmente sul perno della sella 26. In alcuni modelli è necessario fissare con un controdado la vite utilizzando una chiave a brugola da 6 mm.
2. Regolare l'inclinazione e la distanza della sella dal manubrio.
3. Serrare nuovamente a fondo il dado 26 in base al valore predefinito della coppia di serraggio (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").

TUBO REGGISELLA BREVETTATO

1. Allentare la vite a testa esagonale inferiore 27 / 28 + 29 con una chiave a brugola da 5 e 6 mm.
2. Regolare l'inclinazione della sella.
3. Serrare nuovamente a fondo la vite a testa esagonale 27 / 28 + 29 in base al valore predefinito della coppia di serraggio (confrontare il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").

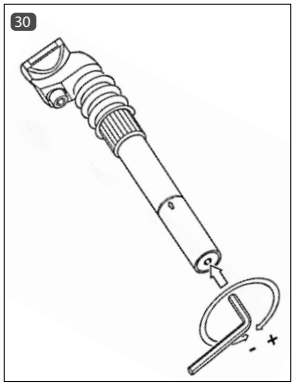
TUBO REGGISELLA A MOLLE

Il tubo reggisella a molle assorbe i contraccolpi e le irregolarità della carreggiata o del sottofondo riducendole al minimo. In questo modo si riducono adeguatamente le sollecitazioni sulla colonna vertebrale e sui dischi intervertebrali dei conducenti.
È possibile personalizzare la forza delle molle.

REGOLAZIONE DELLE SOSPENSIONI

È possibile regolare le sospensioni dalla vite inferiore del tubo reggisella utilizzando una chiave a brugola da 6 e 8 mm 30.

Sospensioni più rigide	**Rotazione in senso orario (+)**
Sospensioni più comode	**Rotazione in senso antiorario (-)**



Italiano

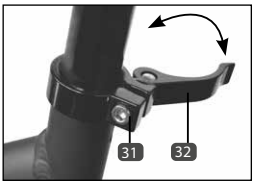
DISPOSITIVO A SERRAGGIO RAPIDO

AVVERTENZA!

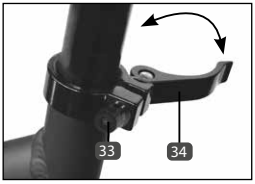
È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI.

- **Prima di ogni marcia, accertarsi di aver chiusi tutti di dispositivi a serraggio rapido applicando una forza adeguata. I componenti possono sganciarsi se i dispositivi a serraggio rapido non sono chiusi in modo adeguato.**
- **La leva del dispositivo a serraggio rapido deve aderire completamente alla superficie e non deve risultare discostata. I dispositivi di serraggio rapido delle ruote e quelli del telaio devono essere sempre rivolti all'indietro per motivi di sicurezza (visti nel senso di marcia).**
- **Se è possibile chiudere premendo la leva a serraggio rapido e farla ruotare impostandola sulla chiusura complessivamente senza nessuna difficoltà, il pretensionamento non risulta adeguato. Regolare nuovamente il dispositivo a serraggio rapido.**

Il dispositivo a serraggio rapido è formato da una leva 32/34 con cui si sviluppa la forza di bloccaggio ed una controvite 31 o un dado zigrinato 33 con cui è possibile regolare il pretensionamento.



Allentare il dispositivo a serraggio rapido girando la leva. Per il serraggio, spingere nuovamente all'indietro la leva fino a quando non aderisce completamente. È necessario poter spingere la leva lungo la prima metà del movimento di serraggio in modo relativamente semplice e, invece, in modo chiaramente più difficile lungo la seconda metà. In caso contrario, è obbligatorio regolare il dispositivo a serraggio rapido perché non sviluppa una forza di serraggio adeguata.

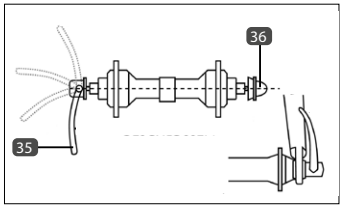


REGOLAZIONE DEL DISPOSITIVO A SERRAGGIO RAPIDO

1. Allentare la leva 32/34 del dispositivo a serraggio rapido.
2. Regolare il pretensionamento con la vite a testa esagonale 31 utilizzando una chiave a brugola da 5 e 6 mm. Per quanto riguarda i dispositivi a serraggio rapido con una vite a testa zigrinata 33, è possibile eseguire la regolazione in modo manuale.
3. Spingere nuovamente all'indietro la leva a serraggio rapido 32/34 applicando una forza adeguata. La leva deve aderire completamente.

REGOLAZIONE DEL DISPOSITIVO A SERRAGGIO RAPIDO DELL'ASSE

1. Allentare la leva 35 del dispositivo a serraggio rapido dell'asse.
2. Regolare il pretensionamento attraverso il dado per bloccaggio 36.
3. Spingere nuovamente all'indietro la leva a serraggio rapido 35. La leva deve aderire completamente.



TELAIO PIEGHEVOLE

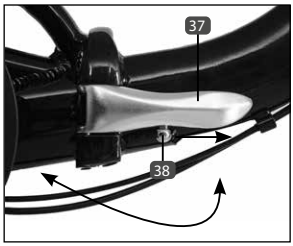
AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI

- **Prima di ogni marcia accertarsi di aver completamente chiuso la leva del meccanismo di chiusura portandola completamente fino al finecorsa grazie alla sicura della leva. Il telaio potrebbe altrimenti aprirsi durante la marcia.**
- **Durante l'apertura del telaio prestare attenzione ad evitare l'inceppamento dei cavi tra entrambe le parti del telaio.**

TELAIO PIEGHEVOLE IN ALLUMINIO (VERSIONE 1)

CHIUSURA DEL TELAIO



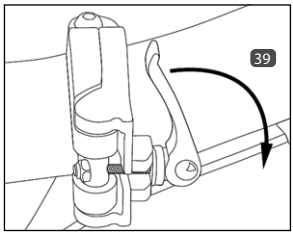
1. Tirare la leva di sicurezza 38 in direzione della ruota anteriore e in seguito tirare la leva del dispositivo di bloccaggio a sgancio rapido del telaio 37 in direzione della ruota posteriore.
2. Richiudere il telaio.

APERTURA DEL TELAIO

1. Aprire il telaio. Durante questa operazione prestare attenzione ad evitare l'inceppamento dei cavi.
2. Ruotare completamente la leva del dispositivo a serraggio rapido del telaio verso la ruota anteriore 37 fino a quando la sicura della leva 38 non scatta in posizione.

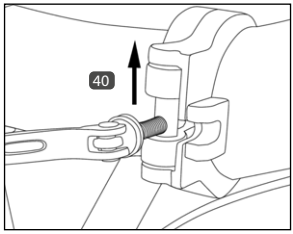
TELAIO PIEGHEVOLE IN ALLUMINIO (VERSIONE 2)

CHIUSURA DEL TELAIO



1. Allentare il dispositivo a serraggio rapido del telaio 39.
2. Far ruotare tutto il dispositivo a serraggio rapido di almeno 90° in direzione della ruota posteriore.
3. Infine, spingere il dispositivo a serraggio rapido verso l'alto (confrontare 40.
4. Richiudere il telaio.

APERTURA DEL TELAIO



1. Spingere il dispositivo a serraggio rapido verso l'alto 40 ed aprire allo stesso tempo il telaio fino alla battuta d'arresto. Il meccanismo di chiusura deve scattare in posizione emettendo un rumore udibile.
2. Far ruotare tutto il dispositivo a serraggio rapido verso la ruota anteriore.
3. Chiudere il dispositivo a serraggio rapido ribaltando la leva (vedere anche il capitolo "Dispositivo a serraggio rapido").

FORCELLA A MOLLE

AVVERTENZA!

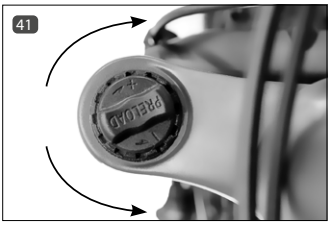
È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI

- **Non far ruotare in nessun caso la vite di regolazione oltre il finecorsa dato che altrimenti si verificherebbero eventuali danni della forcella.**

Molte biciclette sono dotate di forcelle a molle per garantire ai conducenti un maggiore comfort di marcia.
In alcuni modelli è possibile personalizzare la regolazione del pretensionamento delle molle. In questo caso, è possibile adattare le forcelle al peso del conducente e alla portata. Per le biciclette sportive, come ad esempio le mountain bike, anche il tipo di fondo o di terreno ha un significato decisivo. È possibile adattare in modo ottimale il pretensionamento delle molle alla conformazione del terreno.

REGOLAZIONE DEL PRETENSIONAMENTO DELLE MOLLE

È possibile regolare il pretensionamento delle molle della forcella facendo ruotare il ponticello della forcella dalla vite di regolazione laterale 41.

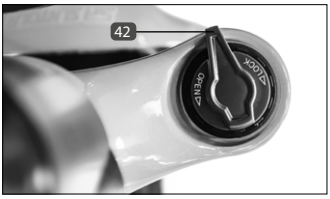


A seconda della dotazione, la vite di regolazione si trova sul lato della forcella a sinistra, a destra o su entrambi i lati.

Sospensioni più rigide	**Rotazione in senso orario (+)**
Sospensioni più comode	**Rotazione in senso antiorario (-)**

LOCK-OUT

Grazie alla funzione Lock-out è possibile bloccare completamente la deflessione della molla della forcella. Questa soluzione risulta soprattutto utile quando con la mountain bike si percorrono tratti asfaltati e ben consolidati o in salita.



ACCENDERE/SPEGNERE LA SOSPENSIONE

Ruotando la leva 42 sul lato destro della forcella in direzione LOCK, è possibile bloccare l'escursione della molla. Riattivare la funzione della molla ruotando la leva in direzione OPEN.

AMMORTIZZATORE (SHOCK)

È possibile personalizzare l'ammortizzatore (detto anche shock) adattandolo al peso del corpo del

conducente e al terreno.
È possibile regolare l'ammortizzatore pneumatico utilizzando l'aria compressa. La deflessione della molla negativa (anche detta valore SAG) genera la compressione dell'ammortizzatore la quale si sviluppa solo con il peso del conducente, la posizione della seduta e la geometria del telaio. Il valore SAG dovrebbe essere compreso tra il 20% e il 40% della deflessione della molla complessiva (51 mm). Se si scende al di sotto o al di sopra del valore SAG, è obbligatorio adattare la pressione dell'aria dell'ammortizzatore.

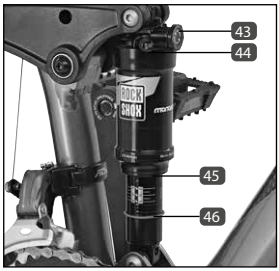
MISURAZIONE DEL VALORE SAG

AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI

- **Non superare la pressione dell'aria massima consentita per l'ammortizzatore (19 bar / 275 psi). Si possono altrimenti verificare eventuali danni dell'ammortizzatore e del telaio.**

1. Applicare una fascetta serracavi al pistone 46 e spingerlo fino alla guarnizione della polvere 45.
2. Assumere la posizione di guida a bordo della bicicletta. In questo caso, non strofinare per evitare di falsare il valore SAG.
3. Scendere dalla bicicletta prestando attenzione.
4. Misurare la deflessione della molla negativa (valore SAG) tra la guarnizione della polvere 46 dell'ammortizzatore e la fascetta serracavi.



REGOLAZIONE DELL'AMMORTIZZATORE

Per le regolazioni o il controllo della pressione dell'aria, utilizzare una pompa pneumatica dotata di manometro.

1. Rimuovere il cappello di valvola 44.
2. Applicare la pompa pneumatica alla valvola dell'ammortizzatore e controllare la pressione dell'aria sul manometro.
3. Correggere la pressione dell'aria in caso di necessità.

REGOLARE LO SMORZAMENTO DI ESTENSIONE

Lo smorzamento di estensione controlla la velocità di ritorno delle sospensioni dopo la deformazione elastica. La velocità di ritorno delle sospensioni influisce sul contatto della ruota con il suolo, che a sua volta influisce sul controllo e sull'efficienza. L'ammortizzatore dovrebbe ritornare in modo sufficientemente rapido per mantenere la trazione senza sembrare irregolare o discontinuo. Nel caso di uno smorzamento di estensione troppo forte, l'ammortizzatore non è in grado di ritornare in modo sufficientemente rapido prima dell'urto successivo.

1. Per aumentare lo smorzamento di estensione, ruotare la manopola di regolazione 43 in senso orario. Per ridurre lo smorzamento di estensione, ruotare la manopola di regolazione in senso antiorario.

ILLUMINAZIONE

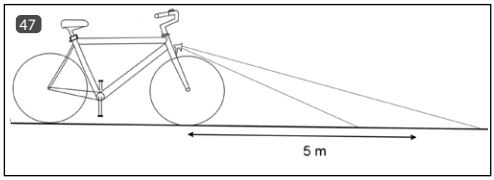
PERICOLO

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- **Attivare sempre l'illuminazione in presenza di oscurità e scarsa visibilità. Tenere conto che con l'illuminazione attivata è soltanto possibile garantire una migliore visione, ma garantire anche una migliore visibilità da parte delle altre parti coinvolte nel traffico.**
- **Non attivare l'impianto luci durante la marcia, ma fare una breve sosta per questa operazione.**
- **Ad ogni marcia verificare la corretta regolazione del cono di luce con l'illuminazione attivata. Non deve trovarsi in un nessun caso su un livello troppo elevato perché altrimenti si potrebbero abbagliare gli altri utenti della strada.**

REGOLAZIONE DEL FARETTO

Regolare il faretto come mostrato in 47 Prestare attenzione ad evitare di puntare il cono di luce troppo in alto per non abbagliare gli altri utenti della strada.



FUNZIONE LUCE DI POSIZIONE

Il faro e la luce posteriore che dispongono della funzione luce di posizione rimangono accesi per diversi minuti in fase d'arresto una volta attivata l'illuminazione.

FANALE POSTERIORE CON FUNZIONE LUCE DI ARRESTO

Nel caso del fanale posteriore con funzione luce di arresto, il fanale posteriore è dotato di un sensore che attiva un segnale di arresto durante la procedura di frenata. Il sensore di movimento interviene non appena la velocità del ciclista si riduce di altre 1,6 m al secondo.

DINAMO DEL ROTORE LATERALE

PERICOLO

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

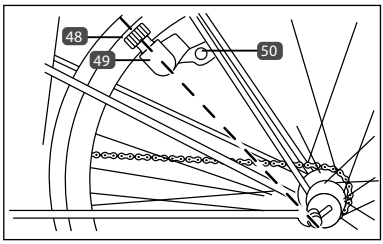
- **L'efficacia della dinamo può ridursi in presenza di umidità tanto da impedire il funzionamento dell'illuminazione.**

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI

- **Prima di ogni marcia controllare la stabilità del fissaggio della dinamo. Altrimenti la dinamo potrebbe sganciarsi durante la marcia.**
- **Prima di ogni marcia, controllare la corretta regolazione della dinamo perché altrimenti si potrebbe danneggiare lo pneumatico.**

L'impianto d'illuminazione si attiva attraverso l'apposito pulsante sulla dinamo. Allontanare la dinamo

dallo pneumatico se si desidera disattivarla nuovamente.



REGOLAZIONE DELLA DINAMO

1. Rimuovere la vite 50.
2. Allineare l'asse centrale della dinamo 49 all'asse della ruota.
3. Regolare la posizione della dinamo in modo da far appoggiare la ruota di frizione 48 sullo pneumatico con tutta la sua larghezza quando è attivata la dinamo.
4. Serrare nuovamente a fondo la vite di fissaggio 50 in base al valore predefinito della coppia di serraggio (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").

DINAMO NOTTURNA

Nelle biciclette dotate di dinamo notturna è possibile attivare o disattivare l'impianto luminoso attraverso un interruttore che si trova direttamente sul faro.

/ I / AN / ON	Impianto luci attivato
0 / AUS / OFF	Impianto luci disattivato
AUTO	Impianto luci attivato e disattivato in modo automatico grazie al sensore luminoso

FRENO

PERICOLO

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- **La gestione in sicurezza dei freni è determinante per l'incolumità degli utenti durante la marcia. Per questo motivo, prima della prima marcia acquisire tassativamente dimestichezza con i freni della bicicletta in dotazione.**
- **Prima di ogni marcia controllare il funzionamento dei freni. I freni regolati o sottoposti a riparazioni errate possono determinare una capacità di frenata ridotta o persino al completo malfunzionamento dei freni.**
- **La capacità di frenata dipende da molti fattori. Ad esempio, si può ridurre in parte in modo sensibile a causa della conformazione del terreno (strade sterrate, pietrisco, ecc.), carico aggiuntivo, discese montane o condizioni meteorologiche avverse.**
  In presenza di un fondo bagnato la distanza di arresto può essere superiore del 60% circa rispetto ai fondi asciutti. Per questo motivo, adattare il comportamento di marcia in modo adeguato.
  Procedere più lentamente prestando particolare attenzione.
- **Evitare frenate a scatti ed intense per escludere un eventuale scivolamento o bloccaggio delle ruote.**
- **Far eseguire le operazioni di manutenzione e riparazione sui freni solo da parte del personale specializzato adeguatamente qualificato. I freni regolati o sottoposti a riparazioni errate possono determinare una capacità di frenata ridotta o persino al completo malfunzionamento dei freni. È presente il pericolo di eventuali infortuni.**
- **Sostituire i componenti del freno solo con pezzi di ricambio originali dato che è possibile garantire il corretto funzionamento solo in questo modo.**

La bicicletta è dotata di almeno due freni rispettivamente indipendenti nella ruota anteriore e quella posteriore. A seconda del modello sono installati diversi modelli di freno.

- Freno sul cerchione V-Brake
- Freno a contropedale
- Freno a disco (meccanico / idraulico)
- Freno sul cerchione idraulico

LEVA DEL FRENO

Premendo la leva del freno si attiva il freno riportato di seguito.

MODELLO CON DUE LEVE DEL FRENO		MODELLO CON UNA LEVA DEL FRENO	
Leva del freno a destra	Freno della ruota posteriore	Leva del freno a destra	Freno della ruota anteriore
Leva del freno a sinistra	Freno della ruota anteriore		

FRENO SUL CERCHIONE V-BRAKE

PERICOLO

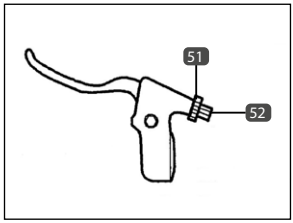
È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI.

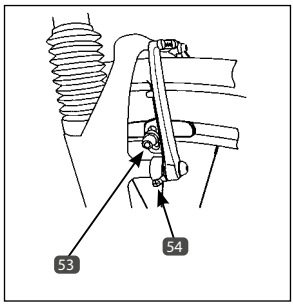
- **Le pastiglie dei freni devono essere sempre prive di incrostazioni di sporco, grasso ed olio perché altrimenti la capacità di frenata potrebbe ridursi rapidamente o persino del tutto.**
- **Prima di ogni marcia, controllare il livello d'usura dei pattini del freno. Durante la marcia con i pattini del freno pesantemente usurati si può verificare una completa perdita della capacità di frenata.**
- **Sostituire i pattini del freno solo con pezzi di ricambio originali. Prestare tassativamente attenzione ad utilizzare solo i pattini del freno adatti al cerchione utilizzato (acciaio o alluminio). Non risulta altrimenti garantito un corretto funzionamento.**
- **Sostituire sempre i pattini del freno solo a coppie perché altrimenti il freno non funzionerebbe in modo corretto o si ridurrebbe la capacità di frenata.**

REGOLAZIONE DELLA LEVA DEL FRENO

La corsa libera della leva del freno viene regolata dalla tensione del tirante del freno.

1. Allentare la ghiera 51, quindi farla ruotare dalla vite 52 di regolazione per regolare la corsa libera della leva del freno.
2. Trattenere la vite 52 di regolazione e serrare a fondo la ghiera 51, fino a quando non preme contro l'alloggiamento della leva.
3. Dopo la regolazione attivare la leva del freno per 8–10 volte durante l'arresto per rimuovere eventuali giochi della leva del freno e delle pastiglie dei freni.
4. Regolare ancora una volta la corsa libera della leva del freno in caso di necessità.

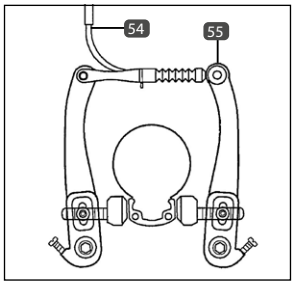




SOSTITUZIONE DEI PATTINI DEL FRENO

Le pastiglie dei freni (dette anche pattini del freno) sono soggette ad usura. Per questo motivo controllare periodicamente il loro livello d'usura e sostituirle immediatamente in caso di perdita di forza frenante al più tardi.

1. Allentare le viti dei pattini del freno 53 sul lato a destra e a sinistra utilizzando una chiave a brugola da 5 mm.
2. Rimuovere il tirante del freno 55.
3. Sostituire entrambi i pattini del freno.
4. Applicare nuovamente il tirante del freno 55.
5. In seguito, regolare nuovamente i pattini del freno e la leva del freno.



Italiano

REGOLAZIONE DEI PATTINI DEL FRENO

La regolazione del freno sul cerchione V-Brake è identica per la ruota anteriore e quella posteriore. Allineare innanzitutto i pattini del freno in posizione parallela rispetto al cerchione.

1. Allentare (se non è ancora stato fatto) le viti dei pattini del freno 53 utilizzando una chiave a brugola da 5 mm.
2. Allineare i pattini del freno allentanti in posizione parallela rispetto al cerchione.
3. Serrare fondo le viti del pattino del freno 53 (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").

A questo punto adattare la distanza dei pattini del freno rispetto al cerchione.

Si consiglia una distanza dei pattini del freno dal cerchione di 1 mm circa su entrambi i lati. Attivando la leva del freno entrambi i pattini del freno devono essere contemporaneamente a contatto con il cerchione.

1. Regolare la distanza dei pattini del freno facendo ruotare la vite di regolazione 54.

Aumento della distanza dal cerchione	**In senso orario**
Riduzione della distanza dal cerchione	**In senso antiorario**

2. In seguito, regolare la leva del freno, come descritto nel capitolo "Leva del freno".
3. Ripetere questo processo se risulta ancora troppo facile serrare la leva.

FRENO SUL CERCHIONE IDRAULICO (MAGURA)

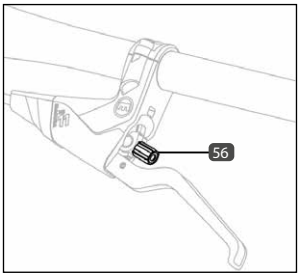
È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- **Le pastiglie dei freni devono essere sempre prive di incrostazioni di sporco, grasso ed olio perché altrimenti la capacità di frenata potrebbe ridursi rapidamente o persino del tutto.**
- **Prima di ogni marcia, controllare il livello d'usura delle pastiglie dei freni. Durante la marcia con le pastiglie dei freni pesantemente usurate si può verificare una completa perdita di forza frenante.**
- **Sostituire i pattini del freno solo con pezzi di ricambio originali. Prestare tassativamente attenzione ad utilizzare solo i pattini del freno adatti al cerchione utilizzato (acciaio o alluminio). Non risulta altrimenti garantito un corretto funzionamento.**
- **Sostituire sempre i pattini del freno solo a coppie perché altrimenti il freno non funzionerebbe in modo corretto o si ridurrebbe la forza frenante.**

MANUTENZIONE

L'olio per freni MAGURA utilizzato per il riempimento non è soggetto all'invecchiamento. Non è necessario eliminare periodicamente l'aria dal freno sul cerchione MAGURA durante il normale funzionamento o riempirlo nuovamente. Ad esempio, se risulta tuttavia necessario fare questa operazione

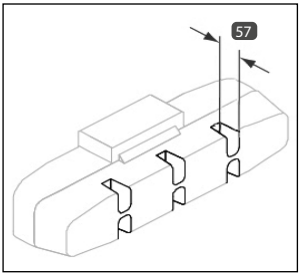
a causa della capacità di frenata errata, è possibile farla eseguire solo da personale specializzato qualificato con adeguati utensili speciali.



REGOLAZIONE DEL PUNTO DI PRESSIONE / COMPENSAZIONE DELL'USURA DELLA PASTIGLIA DEL FRENO

È possibile regolare il punto di pressione del freno dalla leva del freno. È necessario eseguire anche questa operazione per compensare l'usura della pastiglia del freno.

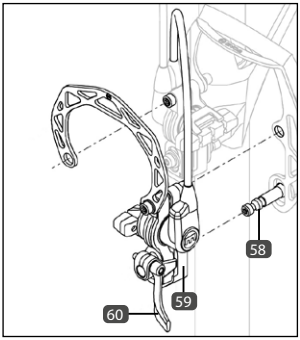
1. Inserire la vite 56 facendola ruotare in senso orario per avvicinare le pastiglie dei freni al fianco del cerchione. A questo punto il punto di pressione sulla leva del freno si attiva anticipatamente. Per questa operazione è necessaria una chiave Torx 25.

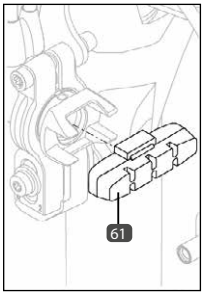


SOSTITUZIONE DEI PATTINI DEL FRENO

Sostituire i pattini del freno MAGURA immediatamente non appena la profondità dell'incisione sulla pastiglia del freno è inferiore ad 1 mm 57.

1. Far ruotare la vite 56 in senso antiorario.
2. Spingere la leva 58 del dispositivo a serraggio rapido verso il basso per aprirlo (OPEN).
3. Rimuovere il cilindro del freno 59 dalla base cantilever 58.
4. Smontare la ruota (laddove necessario).
5. Estrarre i pattini del freno usurati.
6. Pulire la sede del pattino del freno.
7. Innestare i nuovi pattini del freno 61 nella sede fino a quando questi non scattano in posizione.
8. Installare nuovamente la ruota, se smontata.
9. Innestare il cilindro del freno 59 sulla base cantilever 58.
10. Chiudere la leva a serraggio rapido 60 spingendola verso l'alto (CLOSE). Se è possibile serrare la leva in modo eccessivamente facile, è necessario regolare nuovamente la vite a bloccaggio rapido.





REGOLAZIONE DEL DISPOSITIVO A SERRAGGIO RAPIDO

1. Spingere la leva 60 del dispositivo a serraggio rapido verso il basso per aprirlo (OPEN).
2. Far ruotare la vite a bloccaggio rapido per 1/4 di rotazione in senso orario.
3. Chiudere la leva a serraggio rapido 60 spingendola verso l'alto (CLOSE).
4. Ripetere questo processo se risulta ancora troppo facile serrare la leva.

FRENO A DISCO IDRAULICO

PERICOLO

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI.

- **La capacità di frenata massima si raggiunge con un disco del freno nuovo o pastiglie dei freni nuovi solo dopo alcuni processi di frenata.**
- **Il disco del freno raggiunge temperature molto elevate durante la frenata e può provocare eventuali ustioni. Inoltre, i bordi del disco possono essere affilati provocando lesioni da taglio. Per questo motivo, se il disco risulta caldo o è in rotazione, non toccarlo.**
- **Per l'impianto di frenata idraulico di Shimano/Tektro utilizzare solo olio minerale e per tutti gli altri modelli solo DOT4 o un liquido dei freni equivalente. Altrimenti, si possono verificare danni, malfunzionamenti fino al guasto del freno.**

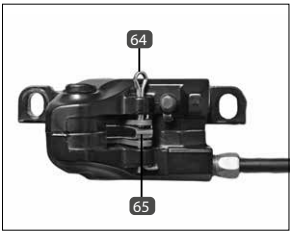
REGOLAZIONE DEL FRENO A DISCO

Di solito le operazioni di regolazione non sono necessarie sull'impianto del freno a disco idraulico. Le pastiglie dei freni si centrano autonomamente azionando la leva del freno.

SOSTITUZIONE DELLA PASTIGLIA DEL FRENO

PERICOLO

- **Sostituire le pastiglie dei freni non appena lo spessore è inferiore a 0,5 mm. Altrimenti la capacità di frenata potrebbe ridursi fino alla completa perdita di forza frenante e danneggiare l'impianto di frenata.**



1. Allentare entrambe le viti 62 / 63 della pinza del freno utilizzando una chiave a brugola da 5 mm.
2. Rimuovere la pinza del freno dal disco del freno.
3. Raddrizzare l'estremità ricurva della copiglia di sicurezza 64. Per questa operazione, utilizzare uno strumento adeguato, come ad esempio la pinza.
4. Estrarre la copiglia di sicurezza 64.
5. Sostituire le pastiglie dei freni 65.
6. Inserire nuovamente la copiglia di sicurezza 64 e ripiegare l'estremità aperta in modo da impedire la rimozione della copiglia dal supporto. Per questa operazione, utilizzare uno strumento adeguato, come ad esempio la pinza.
7. Fissare la pinza del freno serrando a fondo entrambe le viti 62 / 63 utilizzando una chiave a brugola da 5 mm.
8. Azionare ripetutamente il freno specifico per centrare le nuove pastiglie dei freni nella pinza del freno. Se si presentano ancora dei rumori di sfregamento, regolare il freno come descritto.

FRENO A DISCO MECCANICO

PERICOLO

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI.

- **La capacità di frenata massima si raggiunge con un disco del freno nuovo o pastiglie dei freni nuovi solo dopo alcuni processi di frenata.**
- **Il disco del freno raggiunge temperature molto elevate durante la frenata e può provocare eventuali ustioni. Inoltre, i bordi del disco possono essere affilati provocando lesioni da taglio. Per questo motivo, se il disco risulta caldo o è in rotazione, non toccarlo.**

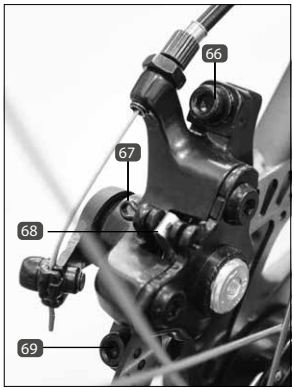
REGOLAZIONE DEL FRENO A DISCO

Di solito le operazioni di regolazione non sono necessarie sull'impianto del freno a disco. Le pastiglie dei freni si centrano autonomamente azionando la leva del freno.

SOSTITUZIONE DELLA PASTIGLIA DEL FRENO

PERICOLO

- **Sostituire le pastiglie dei freni non appena lo spessore è inferiore a 0,5 mm. Altrimenti la capacità di frenata potrebbe ridursi fino alla completa perdita di forza frenante e danneggiare l'impianto di frenata.**



1. Allentare entrambe le viti 66 / 69 della pinza del freno utilizzando una chiave a brugola da 5 mm.
2. Rimuovere la pinza del freno dal disco del freno.
3. Raddrizzare l'estremità ricurva della copiglia di sicurezza 67. Per questa operazione, utilizzare uno strumento adeguato, come ad esempio la pinza.
4. Estrarre la copiglia di sicurezza 67.
5. Sostituire le pastiglie dei freni 68.
6. Inserire nuovamente la copiglia di sicurezza 67 e ripiegare l'estremità aperta in modo da impedire la rimozione della copiglia dal supporto. Per questa operazione, utilizzare uno strumento adeguato, come ad esempio la pinza.
7. Fissare la pinza del freno serrando a fondo entrambe le viti 66 / 69 utilizzando una chiave a brugola da 5 mm.
8. Azionare ripetutamente il freno specifico per centrare le nuove pastiglie dei freni nella pinza del freno. Se si presentano ancora dei rumori di sfregamento, regolare il freno come descritto.

FRENO A CONTROPEDALE

PERICOLO

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI.

- **Il freno a contropedale risulta funzionale solo con una catena correttamente in sede. Se la catena è caduta, non è possibile frenare con il freno a contropedale.**
- **In caso di frenate violente la ruota posteriore può bloccarsi determinando la perdita di controllo durante la marcia.**
- **Per le escursioni prolungate utilizzare tassativamente anche i freni sul cerchione per evitare il surriscaldamento del freno a contropedale. In caso contrario, si potrebbe sviluppare una capacità di frenata improvvisa o ridotta del freno a contropedale.**

Azionare il freno a contropedale con il momento dei pedali nel senso di marcia opposto. Il freno a contropedale non richiede manutenzione e non è necessario sottoporlo a regolazioni secondarie.

CAVALLETTO

AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI.

- **Utilizzando in modo errato l cavalletto, è presente il pericolo di caduta e danni della bicicletta.**
- **Non utilizzare il cavalletto su terreni scoscesi, ma solo su terreni pianeggianti e stabili. Altrimenti la bicicletta potrebbe cadere.**

GESTIONE DEL CAVALLETTO

1. Per utilizzare la bicicletta, raddrizzare la bicicletta e ripiegare il cavalletto verso l'alto.
2. Per parcheggiare la bicicletta, trattenere la bicicletta ripiegare il cavalletto verso il basso.

RUOTE

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI.

- **Prima di ogni marcia verificare l'usura del profilo degli pneumatici e la presenza di danni evidenti. In caso di eventuali dubbi, sostituire immediatamente lo pneumatico con un ricambio originale.**
- **Sostituire gli pneumatici e le camere d'aria difettosi solo delle dimensioni adatte al cerchione perché solo in questo modo è possibile garantire un corretto funzionamento.**
- **È consentito superare la pressione massima riportata sullo pneumatico perché altrimenti la camera d'aria potrebbe esplodere.**
- **Gli pneumatici devono disporre sempre della pressione dell'aria adeguata. In presenza di una pressione insufficiente si può influire negativamente sul comportamento di marcia, ed in particolare in curva. Si possono perforare anche questi pneumatici danneggiando i cerchioni. Inoltre, gli pneumatici sono sottoposti ad una usura più veloce.**

PNEUMATICI | CAMERA D'ARIA

La specifica del formato degli pneumatici è impressa sugli pneumatici. È riportata in millimetri (norma ETRTO) o pollici. 47-622 significa ad esempio che la larghezza dello pneumatico è di 47 mm e il diametro interno è pari a 622 mm.

Rispettare la pressione minima e massima indicate sulla gomma. Se la pressione della gomma è inferiore alla pressione minima indicata, il copertone di gomma può danneggiarsi perché viene gualcito eccessivamente e sui fianchi si formano crepe. Una pressione della gomma insufficiente riduce anche la portata massima possibile della bicicletta. Per contro, se la pressione è superiore alla pressione massima indicata, la camera d'aria può scoppiare. È possibile misurare la pressione precisa della gomma con una pompetta con manometro integrato o con un manometro per pneumatici esterno.

STRISCE CATARIFRANGENTI

Per i cerchioni e gli pneumatici dotati di strisce catarifrangenti non sono previsti ai sensi di legge altri elementi catarifrangenti delle razze.

PROTEZIONE ANTIFORATURA

Il sistema di protezione antiforatura per le camere d'aria e gli pneumatici rende superflue eventuali riparazioni per le piccole forature (fino a 3 mm circa).

RAZZE

AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI.

- **È necessario serrare sempre ed immediatamente le razze allentate e sostituire immediatamente le razze danneggiate o rotte.**
- **Far eseguire le operazioni di manutenzione e riparazione, che interessano le razze, come ad esempio il serraggio e la sostituzione delle razze o il centraggio della ruota, esclusivamente da un tecnico specializzato con un utensile adeguato. Solo in questo modo è possibile assicurare il corretto funzionamento.**

Le razze collegano il cerchione al mozzo. La tensione uniforme delle razze è responsabile della coassialità e della stabilità della ruota. Con il passare del tempo si possono assestarsi rendendo necessari il serraggio secondario e la centratura.

CERCHIONE

PERICOLO

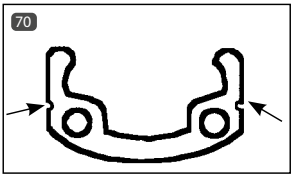
È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- **Utilizzando un freno sul cerchione i lati del cerchione devono essere sempre privi di incrostazioni di sporco, olio e grassi perché altrimenti si potrebbe ridurre la capacità di frenata o persino rendere del tutto inefficace il freno.**

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI

- **Sostituire i cerchione usurati immediatamente perché altrimenti il cerchione potrebbe riportare eventuali danni una volta sottoposto a sollecitazioni.**

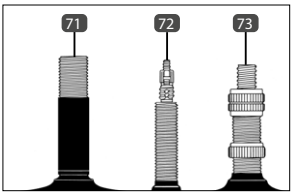
Utilizzando il freno sul cerchione V-Brake il cerchione è soggetto all'usura con il passare del tempo. Una scanalatura o un punto sono applicati sul fianco laterale del cerchione per indicare lo stato dell'usura (70). Se non risultano più visibili, l'usura risulta già allo stadio avanzato ed è necessario sostituire immediatamente il cerchione.



VALVOLE DELLA CAMERA D'ARIA

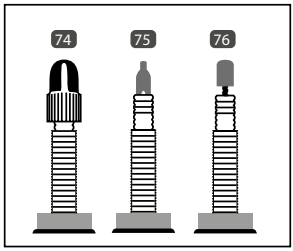
Sono presenti 3 diversi tipi di valvole della bicicletta:

71 Valvola Schrader / automatica
72 Valvola Sclaverand
73 Valvola Dunlop / Blitz



Innanzitutto rimuovere il cappuccio della valvola 74 per gonfiare al ruota ed utilizzare pompa pneumatica adatta alla valvola della bici-

cletta. Per le valvole Sclaverand è necessario prestare attenzione ad allentare un piccolo dado zigrinato 75 / 76 e abbassarlo con le dita per qualche istante sia per pompare l'aria che per scaricarla. Dopo il processo di pompaggio, è necessario chiudere nuovamente il dado di sicurezza 75 / 76 ed applicare il cappuccio della valvola 74.

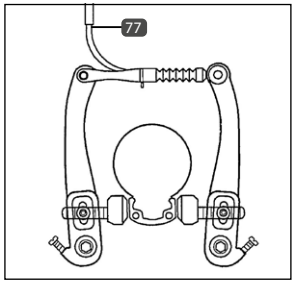


RUOTA ANTERIORE

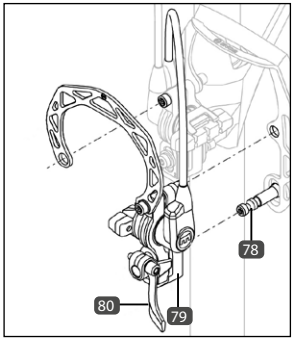
È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI.

- **Le ruote non installate in modo corretto possono influenzare negativamente il comportamento di frenata e guida.**
- **Serrare nuovamente a fondo tutte le viti e i dadi precedentemente rimossi. La ruota anteriore potrebbe altrimenti sganciarsi durante la marcia. Eseguire una marcia di prova con cautela dopo l'installazione.**

SMONTAGGIO DELLA RUOTA ANTERIORE



1. Freno sul cerchione V-Brake - Rimuovere il tirante del freno 77 per poter estrarre in modo più semplice la ruota in un secondo momento.
   Freno sul cerchione idraulico - Aprire la leva a serraggio rapido 80 del freno sul cerchione [OPEN].
2. Freno sul cerchione idraulico - Rimuovere il cilindro del freno 79 dalla base cantilever 78 per poter estrarre in modo più semplice al ruota in un secondo momento.
3. Allentare i dadi che garantiscono la stabilità della ruota anteriore utilizzando una chiave da 15 mm (a seconda della versione).
4. Rimuovere i dadi insieme alle rosette dall'asse.
5. Estrarre la ruota anteriore dalla sede dell'asse.



INSTALLAZIONE DELLA RUOTA ANTERIORE

1. Disporre nella sede dell'asse la ruota anteriore con il cavo della dinamo del mozzo (se presente) esattamente sul lato destro.
2. Inserire le rosette e i dadi sull'asse.
3. Serrare nuovamente a fondo i dadi dell'asse utilizzando una chiave da 15 mm (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").
4. Freno sul cerchione V-Brake - Applicare nuovamente il tirante del freno 77 .
   Freno sul cerchione idraulico -Innestare nuovamente il cilindro del freno 79 sulla base cantilever 78.
5. Freno sul cerchione idraulico - Chiudere la leva a serraggio rapido

80 [CLOSE]. Se è possibile serrare la leva in modo eccessivamente facile, è necessario regolare nuovamente la vite a bloccaggio rapido.

6. Controllare il corretto funzionamento del freno sul cerchione. Eseguire nuovamente la regolazione in caso di necessità (vedere il capitolo "Freno").

RUOTA POSTERIORE

La procedura per lo smontaggio e l'installazione della ruota posteriore dipende dal sistema di cambio installato (vedere il capitolo "Leva del cambio").

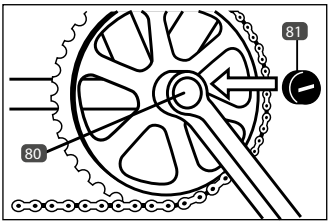
PEDIVELLA DEL MOVIMENTO CENTRALE

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI

- **Controllare periodicamente l'eventuale stabilità del raccordo a vite della pedivella. I bracci del pedale si possono altrimenti allentare danneggiando la pedivella insieme al movimento centrale.**

SERRAGGIO SECONDARIO DELLA PEDIVELLA

1. Rimuovere, se presente, il cappuccio di rivestimento su entrambi i lati 81 ad esempio utilizzando un cacciavite.
2. Serrare la vite sottostante 80, a seconda del modello, con una chiave a brugola da 8 mm o una noce speciale in base al valore predefinito della coppia di serraggio (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").
3. Applicare nuovamente il cappuccio di rivestimento 81.



LEVA DEL CAMBIO

CAMBI DEL MOZZO

GESTIONE DEL CAMBIO

Per cambiare marcia, è necessario far ruotare la manopola girevole del cambio. Durante il processo di cambio, interrompere per qualche istante la pedalata per consentire il cambio di marcia.

REGOLAZIONE DEL CAMBIO / MONTAGGIO E SMONTAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE

PERICOLO

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

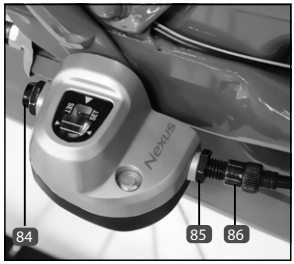
- **Le ruote non installate in modo corretto possono influenzare negativamente il comportamento di frenata e guida.**
- **Serrare nuovamente a fondo tutte le viti e i dadi precedentemente rimossi. Controllare la corretta stabilità della rosetta di sicurezza. La ruota posteriore potrebbe altrimenti sganciarsi durante la marcia. Eseguire una marcia di prova con cautela dopo l'installazione.**

DI seguito sono riportate le indicazioni sulla regolazione dei diversi sistemi di cambio e delle operazioni di smontaggio ed installazione della ruota posteriore.

SHIMANO NEXUS INTER 3

REGOLAZIONE DEL CAMBIO

1. Impostare la manopola girevole dalla 1° alla 2° marcia.
2. Controllare che la tacca gialla 82 si trovi al centro, all'interno di entrambe le linee di delimitazione 83.
3. Se è necessario eseguire una regolazione secondaria del sistema di cambio, allentare innanzitutto il controdado 85.
4. Impostare il cambio utilizzando la vite di regolazione 86.
5. Serrare nuovamente a fondo il controdado 85 dopo la regolazione.
6. Verificare il corretto funzionamento del cambio cambiando più volte le marce.

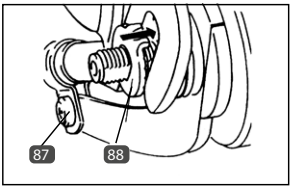


SMONTAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE

1. Innestare la 1° marcia dall'impugnatura del selettore.
2. Rimuovere la vite di fissaggio 84 dalla cassetta del cambio.
3. Rimuovere la cassetta del cambio.
4. Estrarre il perno di comando, a questo punto visibile, dal foro

Italiano

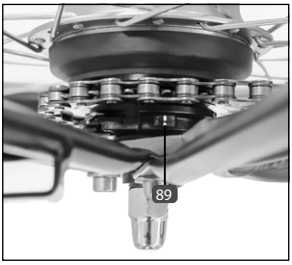
dell'asse.
5. Rimuovere con un cacciavite la vite della controtesta del freno 85 sul lato sinistro della bicicletta.
6. Allentare i dadi dell'asse su entrambi i lati della ruota posteriore con una chiave da 15 mm.



INSTALLAZIONE DELLA RUOTA POSTERIORE

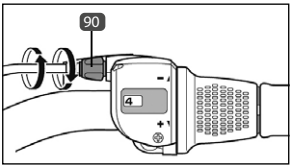
1. Innestare la 1° marcia dall'impugnatura del selettore.
2. Disporre la catena sul pignone.
3. Disporre la ruota posteriore nel forcellino. Prestare attenzione al fatto che la ruota si trovi esattamente nella sede e la catena risulti serrata in modo adeguato.
   Vedere il capitolo "Tensione della catena".
4. Disporre la rosetta di sicurezza 88 sul lato sinistro dell'asse in modo tale che la dentellatura si trovi nel forcellino.
5. Innestare la rosetta sul lato dell'asse a destra.
6. Fissare la ruota su entrambi i lati con i dadi dell'asse. Serrare a fondo questi ultimi con una chiave da 15 mm (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").
7. Fissare la staffa della controtesta sul lato sinistro attraverso la connessione a vite della staffa per tubi 87 sul telaio.
8. Spostare il perno di comando fino al finecorsa nella guida dell'asse sul lato destro.
9. Accertarsi di aver innestato la 1° marcia.
10. Inserire la cassetta del cambio, come mostrato, sul dado dell'asse destro.
11. Fissare la cassetta del cambio con il dado di fissaggio inferiore 84.
12. Regolare il cambio (vedere il capitolo "Cambio").

SHIMANO NEXUS INTER 7

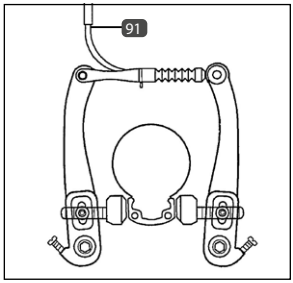


REGOLAZIONE DEL CAMBIO

1. Impostare la manopola girevole dalla 1° alla 4° marcia.
2. Controllare l'impostazione del cambio corrente tenendo sotto controllo entrambe le tacche gialle sul mozzo della ruota posteriore (89). Il cambio risulta regolato in modo corretto se entrambe le tacche si trovano esattamente in corrispondenza alla stessa altezza.
3. Eseguire una regolazione secondaria del cambio facendo ruotare la vite di regolazione nera sulla manopola girevole della

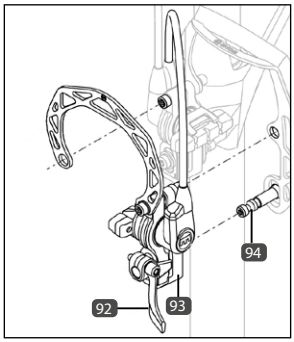


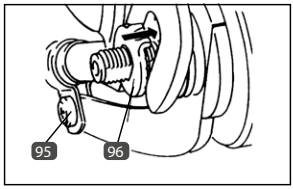
leva del cambio (90).
4. Verificare il corretto funzionamento del cambio cambiando più volte le marce.



SMONTAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE

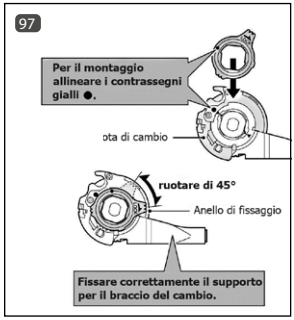
1. Impostare la manopola girevole sulla 1° marcia.
2. Freno sul cerchione V-Brake - Rimuovere il tirante del freno 91 per poter estrarre in modo più semplice la ruota in un secondo momento.
   Freno sul cerchione idraulico - Aprire la leva a serraggio rapido 92 del freno sul cerchione [OPEN].
3. Freno sul cerchione idraulico - Rimuovere il cilindro del freno 93 dalla base cantilever 94 per poter estrarre in modo più semplice al ruota in un secondo momento.
4. Allentare il controtesta del freno sul lato sinistro della bicicletta 95.
5. Allentare i dadi dell'asse su entrambi i lati della ruota posteriore con una chiave da 15 mm.
6. Rimuovere dall'asse entrambi i dadi dell'asse insieme alle rosette di sicurezza 96.
7. Estrarre la ruota posteriore dal forcellino.
8. Per rimuovere la ruota posteriore dal tirante del cambio, far ruotare di 45° circa l'anello di sicurezza 97 in senso antiorario. A questo punto, è possibile scollegare l'anello di sicurezza e il braccio dalla ruota posteriore.





INSTALLAZIONE DELLA RUOTA POSTERIORE

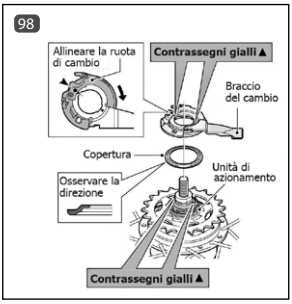
1. Applicare il braccio sul mozzo della ruota posteriore. Prestare attenzione a far coincidere le tacche gialle del braccio con le tacche gialle del mozzo (98).
2. Applicare l'anello di sicurezza al braccio e farlo ruotare di 45° in senso orario (97 + 98).
3. Disporre la ruota posteriore nel forcellino.
4. Applicare le rosette di sicurezza all'asse in modo che la dentellatura si trovi all'interno del forcellino (99).
5. Fissare la ruota posteriore con i dadi dell'asse. Prestare attenzione al fatto che la ruota si trovi esattamente nella sede e la catena risulti serrata in modo adeguato (vedere il capitolo "Tensione della catena").
6. Fissare la staffa della controtesta sul lato sinistro attraverso la connessione a vite della staffa per tubi sul telaio (95).
7. Freno sul cerchione V-Brake - Applicare nuovamente il tirante del freno 91.

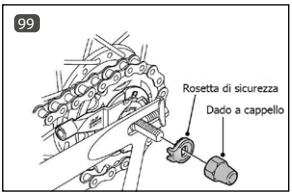


Italiano

Freno sul cerchione idraulico - Innestare nuovamente il cilindro del freno 93 sulla base cantilever 94.

8. Freno sul cerchione idraulico - Chiudere la leva a serraggio rapido 92 [CLOSE]. Se è possibile serrare la leva in modo eccessivamente facile, è necessario regolare nuovamente la vite a bloccaggio rapido.
9. Controllare il corretto funzionamento del freno sul cerchione. Eseguire nuovamente la regolazione in caso di necessità (vedere il capitolo "Freno").
10. Regolare il cambio (vedere il capitolo "Regolazione della leva del cambio").





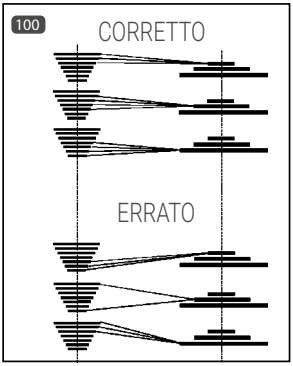
DERAGLIATORE

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- **Durante il cambio non arretrare perché altrimenti la catena potrebbe cadere.**

GESTIONE DEL CAMBIO

Evitare un eccessivo disallineamento della catena perché altrimenti si potrebbero verificare eventuali rumori di sfregamento aumentando oltre il livello medio l'usura della corona della catena, del pignone e della catena (100). Utilizzando un deragliatore, eseguire il processo di cambio di marcia solo una volta ridotta leggermente la forza applicata al pedale.



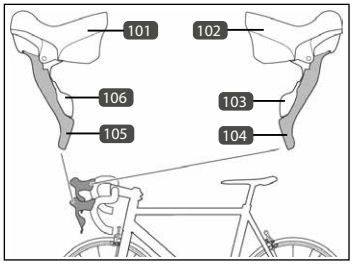
LEVA DEL CAMBIO RAPIDFIRE

È possibile impostare con precisione le marce del deragliatore utilizzando la leva del cambio a sinistra e a destra. Utilizzando la leva del cambio a destra impostare il cambio posteriore e con quella a sinistra (se presente) la corona della catena anteriore.

DOPPIE LEVE DI COMANDO

La leva del cambio / freno di destra 102 sposta il deragliatore posteriore e quella di sinistra 101 della corona anteriore.

Per passare a un pignone / corona più grande, spingere la leva 104 / 105 verso l'interno. Per passare a un pignone / corona più piccolo, spingere la leva 106 / 103 verso l'interno.



SELETTORE A MANOPOLA GIREVOLE

Far ruotare il selettore a manopola girevole per cambiare marcia. Il finestrino d'ispezione sul selettore a manopola girevole mostra la marcia innestata. Utilizzando la leva del cambio a destra impostare il cambio posteriore e con quella a sinistra la corona della catena anteriore.

REGOLAZIONE

Tutti i deragliatori devono essere regolarmente sottoposti a regolazioni secondarie. In caso contrario, è obbligatorio tenere conto di una maggiore usura, comfort di cambio ridotto fino al malfunzionamento del sistema di cambio.

Per questo motivo, prestare sempre attenzione al perfetto funzionamento del cambio. Se ad esempio non è più possibile cambiare marcia senza problemi o si percepiscono eventuali rumori durante il processo di cambio, è obbligatorio eseguire il più delle volte una regolazione secondaria del deragliatore.

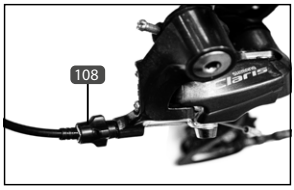
OPERAZIONI PRELIMINARI

Prima di dare inizio alle regolazioni del cambio, controllare innanzitutto gli elementi riportati di seguito.

1. Controllare solo l'eventuale contaminazione dei tiranti del cambio e delle guaine dei tiranti.
2. La ruota posteriore deve risultare stabile e non deve presentare eventuali giochi in nessun caso.
3. Non è consentito deformare il cambio. Per questo motivo osservare entrambi i rulli del cambio dal lato posteriore. Questi ultimi devono essere esattamente sovrapposti in modo da consentire alla catena di scorrere in posizione esattamente retta dal rullo tenditore alla puleggia.

REGOLAZIONE DELLA TENSIONE DI TRAZIONE

Se il deragliatore non risulta regolato, spesso è sufficiente regolare soltanto la tensione di trazione dall'impugnatura del selettore a sinistra o a destra.



1. Serrare leggermente la vite 107 / 108.
2. Controllare di poter cambiare marcia in modo corretto. In caso contrario, far ruotare ulteriormente la vite. Farla girare anche in senso contrario in caso di necessità.

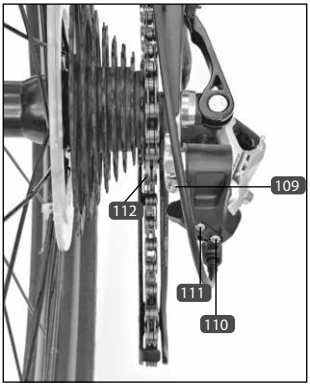
Se non è possibile regolare il deragliatore attraverso la tensione di trazione, è necessario regolare nuovamente il cambio.

REGOLAZIONE DEL CAMBIO

AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- **Se il cambio non risulta regolato in modo corretto, è si possono provocare danni alla catena e al cambio. Il cambio può finire nelle razze in caso di impostazioni errate.**



1. Impostare la catena sulla corona più grande e sul pignone più piccolo del cambio posteriore.
2. A questo punto girare la vite di regolazione H 111 fino a quando la puleggia 112 non si trova esattamente sotto al pignone più piccolo.
3. Impostare la catena sulla corona più piccola e sul pignone più grande del cambio.
4. Anche in questo caso la puleggia deve trovarsi esattamente sotto al pignone. Apportare le eventuali correzioni utilizzando la vite di regolazione L 110. Prestare attenzione ad evitare in ogni caso il contatto tra la catena e le razze.
5. Regolare la tensione di trazione utilizzando la vite di regolazione 107 / 108. La catena deve scattare in entrambe le direzioni in modo fluido.
6. Utilizzando la vite di regolazione 109 regolare l'avvolgimento dei pignoni. Sul pignone più grande si consiglia una distanza tra i denti della puleggia superiore del cambio e i denti della cassetta compresa tra cinque e sette millimetri.

REGOLAZIONE DEL DERAGLIATORE ANTERIORE

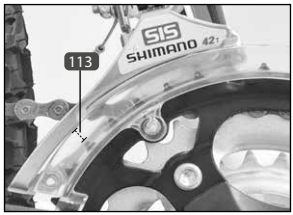
AVVERTENZA!

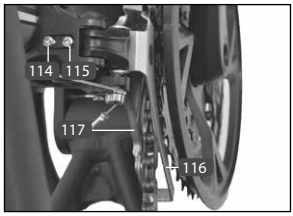
È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI

- **Se durante la marcia vengono prodotti eventuali rumori di sfregamento nel deragliatore anteriore, verificare immediatamente l'impostazione di quest'ultimo. Altrimenti, si potrebbero verificare eventuali danni alla catena e al cambio.**

1. Il deflettore in lamiera del deragliatore deve trovarsi 2-3 millimetri sopra ai denti della corona grande e scorrere in posizione parallela rispetto alla corona della catena grande (113). Correggere la posizione del deragliatore in caso di necessità.
2. Impostare la catena sulla corona più piccola e sul pignone più grande del cambio per regolare l'intervallo di oscillazione del deragliatore.
3. Girare la vite L 114 fino a quando la catena non passa dal deflettore in lamiera interno 117 senza sfregamenti.
4. Impostare la catena sulla corona più grande e sul pignone più piccolo del cambio.
5. Regolare la catena utilizzando la vite H 115 in modo consentirne il passaggio dal deflettore in lamiera esterno 116 senza sfregamenti.

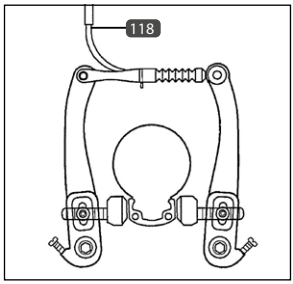
SMONTAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE

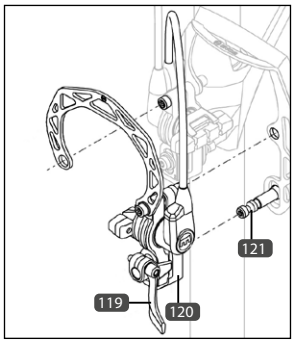




1. Freno sul cerchione V-Brake - Rimuovere il tirante del freno 118 per poter estrarre in modo più semplice la ruota in un secondo momento.
   Freno sul cerchione idraulico - Aprire la leva a serraggio rapido 119 del freno sul cerchione [OPEN].
2. Freno sul cerchione idraulico - Rimuovere il cilindro del freno 120 dalla base cantilever 121 per poter estrarre in modo più semplice al ruota in un secondo momento.
3. Allentare i dadi dell'asse su entrambi i lati della ruota posteriore con una chiave da 15 mm e allentare la leva del dispositivo a serraggio rapido (a seconda della dotazione).
4. Rimuovere i dadi dell'asse e le rosette.
5. Estrarre la ruota posteriore dal forcellino.

INSTALLAZIONE DELLA RUOTA POSTERIORE





1. Disporre la catena sul pignone.
2. Disporre la ruota posteriore nel forcellino. Prestare attenzione al fatto che la ruota si trovi esattamente nella sede.
3. Applicare la staffa di protezione del cambio (se presente) e le rosette sull'asse.
4. Per i modelli senza dispositivo a serraggio rapido rispettare le indicazioni riportate di seguito. Fissare la ruota su entrambi i lati con i dadi dell'asse con una chiave da 15 mm. Serrare a fondo i dadi dell'asse (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").
   Per i modelli con il dispositivo a serraggio rapido rispettare le indicazioni riportate di seguito. Chiudere in modo corretto il dispositivo a serraggio rapido (vedere il capitolo "Dispositivo a serraggio rapido").
5. Freno sul cerchione V-Brake - Applicare nuovamente il tirante del freno 118.
   Freno sul cerchione idraulico - Innestare nuovamente il cilindro del freno 120 sulla base cantilever 121.
6. Freno sul cerchione idraulico - Chiudere la leva a serraggio rapido 119 [CLOSE]. Se è possibile serrare la leva in modo eccessivamente facile, è necessario regolare nuovamente la vite a bloccaggio rapido.
7. Controllare il corretto funzionamento del freno e eseguirne la regolazione secondaria in caso di necessità (vedere il capitolo "Freno").
8. Regolare il cambio (vedere il capitolo "Leva del cambio").

CATENA

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- **La catena deve essere sempre adeguatamente lubrificata perché altrimenti potrebbe lacerarsi. Per i modelli dotati di freno a contropedale, quest'ultimo non risulta più funzionante.**

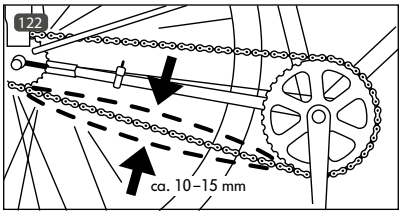
Pulire ed oliare la catena periodicamente, ed in particolare dopo le marce con precipitazioni, utilizzando olio raffinato o spray per catene. Detergere l'olio superfluo con un panno.

TENSIONE DELLA CATENA (SOLO PER I MODELLI CON CAMBIO DEL MOZZO)

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- **Una catena eccessivamente allentata può cadere durante la marcia. In questo caso il freno a contropedale non risulta più funzionante.**

Una catena serrata in modo errato può provocare un'elevata usura e determinare rumori di disturbo durante la marcia. A causa della dilazione della catena determinata dall'impiego, è necessario un controllo periodico della tensione della catena.



CONTROLLO DELLA TENSIONE DELLA CATENA

1. Disporre la bicicletta sul cavalletto.
2. Controllare l'eventuale compressione verso l'alto o il basso della catena per 10 - 15 mm max (122).

REGOLAZIONE DELLA TENSIONE DELLA CATENA

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- **La ruota posteriore deve trovarsi esattamente nella sede dell'asse perché altrimenti il comportamento del freno e di guida potrebbe essere influenzato in modo negativo.**
- **Serrare nuovamente a fondo tutte le viti e i dadi precedentemente rimossi. Controllare la corretta stabilità della rosetta di sicurezza. La ruota posteriore potrebbe altrimenti sganciarsi durante la marcia. Eseguire una marcia di prova con cautela dopo l'installazione.**

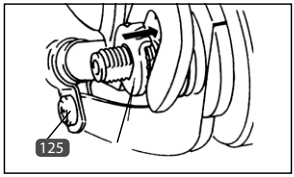
CAMBIO DEL MOZZO SENZA CASSETTA DEL CAMBIO

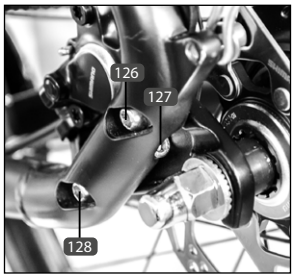
1. Allentare i dadi dell'asse 123 su entrambi i lati della ruota posteriore con una chiave da 15 mm.
2. Spostare la ruota posteriore per regolare la tensione della catena.
3. Prestare attenzione al fatto che la ruota si trovi esattamente nella sede e a questo punto la catena risulti serrata in modo adeguato.

4. Fissare la ruota su entrambi i lati con i dadi dell'asse utilizzando una chiave da 15 mm. Serrare a fondo i dadi dell'asse in base al valore predefinito della coppia di serraggio (vedere il capitolo "Valori predefiniti della coppia di serraggio").

SHIMANO NEXUS INTER 3

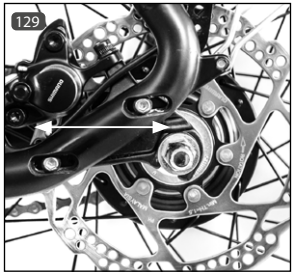
1. Innestare la 1° marcia dall'impugnatura del selettore.
2. Rimuovere la vite di fissaggio 124.
3. Rimuovere la cassetta del cambio.
4. Estrarre il perno di comando, a questo punto visibile, dal foro dell'asse.
5. Rimuovere con un cacciavite la vite della controtesta del freno 121.
6. Allentare i dadi dell'asse su entrambi i lati della ruota posteriore con una chiave da 15 mm.
7. Spostare la ruota posteriore per regolare la tensione della catena. Durante questa operazione prestare attenzione al fatto che la ruota si trovi esattamente nella sede.
8. Fissare nuovamente la staffa della controtesta attraverso la connessione a vite della staffa per tubi 125 sul telaio.
9. Spostare il perno di comando fino al finecorsa nella guida dell'asse sul lato destro.
10. Inserire la cassetta del cambio, come mostrato, sul dado dell'asse destro.
11. Fissare la cassetta del cambio con il dado di fissaggio inferiore 124.
12. Regolare il cambio (vedere il capitolo "Leva del cambio").





CAMBIO DEL MOZZO CON FRENO A DISCO

1. Allentare le due viti 126 + 128 su entrambi i lati del telaio con una brugola da 5 mm.
2. Allentare la vite di fissaggio 127 con una brugola da 5 mm su entrambi i lati.
3. Ora muovere la ruota posteriore per regolare la tensione della catena 129. A tale scopo avvitare la vite di fissaggio 124 finché è raggiunta la posizione corretta. Assicurarsi che la ruota sia posizionata assialmente nella sede e che la catena sia sufficientemente tesa (v. capitolo Verifica della tensione della catena).
4. Stringere saldamente le viti 125 + 128 (v. capitolo Coppie prescritte).



TRASPORTO DI PERSONE / CARICHI

PERICOLO

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- Il comportamento del freno e di guida della bicicletta cambia se si carica la bicicletta. La distanza di arresto aumenta sensibilmente a causa del peso aggiuntivo in determinate circostanze.
- Durante il trasporto non coprire il sistema d'illuminazione per garantire agli altri utenti della strada la propria individuazione in caso di oscurità o condizioni di scarsa visibilità.
- Per un trasporto in sicurezza utilizzare le borse laterali da bicicletta speciali, i cestelli o dispositivi di serraggio. Per il fissaggio del carico, evitare cinghie lente dato che queste possono incepparsi nelle ruote.
- Distribuire sempre il carico in modo uniforme per non compromettere il comportamento di marcia, ed in particolare in curva, più di quanto necessario.

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI.

- Il peso totale massimo consentito della bicicletta non deve superare il valore riportato nel capitolo "Specifiche tecniche". Il peso totale massimo consentito comprende oltre alla bicicletta, anche il conducente e il carico di qualsiasi tipo, come ad esempio il cestello e le borse laterali insieme al contenuto, il sedile per bambini con bambino incl., il rimorchio insieme al carico del rimorchio. Il superamento può provocare danni, fino ad arrivare alla rottura dei componenti.
- Non è consentito superare il carico massimo consentito riportato sul portapacchi o sul cestello.
- Durante il trasporto non appendere borse o altri oggetti al manubrio. Altrimenti il manubrio potrebbe essere danneggiato compromettendo il comportamento di marcia.

SEDILE PER BAMBINI

AVVERTENZA!

PERICOLO DI INCIDENTE

- In Germania è consentito trasportare in bicicletta i bambini con meno di 7 anni d'età solo se si utilizzano sedili per bambini, specifici ed omologati, e i conducenti hanno un'età minima di almeno 16 anni (StVO). Utilizzando un sedile per bambini prestare tassativamente attenzione al peso massimo consentito del bambino e leggere con attenzione tutte le parti delle istruzioni per l'uso del produttore.
- Durante il montaggio di un sedile per bambini prestare attenzione a tutto il rivestimento di tutte le rosette elastiche sotto alla sella perché altrimenti sarebbero possibili eventuali schiacciamenti delle dita e degli altri arti.

AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI.

- **Prestare tassativamente attenzione alle indicazioni di sicurezza del produttore del sedile per bambini e leggere con attenzione le istruzioni per l'uso del sedile per bambini.**
- **Utilizzare solo i sedili per bambini adeguati che soddisfano lo standard DIN EN 14344.**
- **Sul cannotto reggisella non deve essere montato alcun seggiolino per bambini per evitare un'eventuale rottura del cannotto. Nemmeno il portapacchi è omologato per accogliere un seggiolino per bambini. Invece deve essere utilizzato un seggiolino per bambini che viene fissato al tubo di contenimento a sella.**

RIMORCHI

AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI.

- **Leggere le istruzioni per l'uso del rimorchio con attenzione e rispettare tassativamente le indicazioni di sicurezza del produttore del rimorchio.**
- **Acquisire dimestichezza con il nuovo comportamento di marcia e del freno della bicicletta dotata di rimorchio solo al di fuori del traffico stradale.**
- **Il peso totale massimo consentito della bicicletta non deve superare il valore riportato nel capitolo "Specifiche tecniche". Il peso totale massimo consentito comprende oltre alla bicicletta, anche il conducente e il carico di qualsiasi tipo, come ad esempio il cestello e le borse laterali insieme al contenuto, il sedile per bambini con bambino incl., il rimorchio insieme al carico del rimorchio. Il superamento può provocare danni, fino ad arrivare alla rottura dei componenti. È presente il pericolo di eventuali infortuni.**

TREKKING | CITY

In linea di massima è possibile utilizzare una bicicletta insieme ad un rimorchio. A seconda della destinazione d'uso, sono disponibili diversi modelli e tipi di rimorchi. Per quanto riguarda i rimorchi per il trasporto di persone, prestare particolare attenzione anche alla loro sicurezza. In ogni caso è necessario prediligere i rimorchi con un sigillo di sicurezza.

URBAN |MTB | BICICLETTA PIEGHEVOLE | BICI BAMBINO | GRAVEL

A causa della loro struttura questo tipo di bicicletta non è destinato all'impiego con un rimorchio.

PROTEZIONE ANTIFURTO

È nel proprio interesse portare con sé una protezione antifurto. Richiudere sempre la bicicletta anche se la si lascia incustodita per un breve lasso di tempo. Utilizzare solo lucchetti con omologazione di sicurezza e dispositivi di sicurezza. Si consigliano i lucchetti del marchio PROPHETE.

MANUTENZIONE E RIPARAZIONE

PERICOLO

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI DANNI ED INFORTUNI

- È necessario sottoporre periodicamente la bicicletta alle operazioni di controllo, riparazione e manutenzione. Solo in questo modo è possibile garantire un rispetto duraturo dei requisiti tecnici di sicurezza e un corretto funzionamento. Per questo motivo, eseguire le istruzioni di controllo, riparazione e manutenzione riportate nei singoli capitoli, a seconda della frequenza d'impiego, ma almeno una volta all'anno.
- È necessario controllare periodicamente la stabilità delle viti e dei dadi installati sulla bicicletta, ma almeno ogni 3 mesi, e, in caso di necessità, serrarli con la forza corretta o regolarli. Solo in questo modo è possibile garantire un rispetto duraturo dei requisiti tecnici di sicurezza e un corretto funzionamento da parte della bicicletta. Fanno eccezione le viti di regolazione sui componenti del cambio e del freno.
- Eseguire autonomamente le operazioni di riparazione, manutenzione e regolazione solo quando si dispone di conoscenze tecniche adeguate e degli strumenti specifici. Questa indicazione trova particolare applicazione per le operazioni sui freni. Le operazioni di riparazione, manutenzione e regolazione errate o inadeguate possono provocare danni alla bicicletta, malfunzionamenti e, di conseguenza, infortuni.
- La bicicletta e i singoli componenti vengono in parte esposti a forti sollecitazioni durante la marcia, in caso di incidenti o in presenza di una gestione impropria. Tutti i tipi di incrinature, graffi o alterazioni del colore possono indicare che il componente interessato può presentare un improvviso malfunzionamento. In particolare, questa indicazione ha validità per moduli specifici per la sicurezza piegati o danneggiati, come ad esempio telaio, forcella, manubrio, pipa del manubrio, sella, tubo reggisella, portapacchi, tutti i componenti del freno (in particolare la leva del freno e le pastiglie dei freni), dispositivi d'illuminazione, pedivella, ruote, pneumatici e tubi flessibili. Non riparare in nessun caso questi componenti difettosi, ma procedere immediatamente alla loro sostituzione con pezzi di ricambio originali.
- Per la sostituzione dei componenti, utilizzare solo pezzi di ricambio originali dato che questi sono destinati in modo specifico alla bicicletta e possono garantire un perfetto funzionamento. In particolare, questa indicazione ha validità per moduli specifici per la sicurezza, come ad esempio telaio, forcella, manubrio, pipa del manubrio, sella, tubo reggisella, portapacchi, tutti i componenti del freno (in particolare la leva del freno e le pastiglie dei freni), dispositivi d'illuminazione, pedivella, ruote, pneumatici e tubi flessibili. Se per la sostituzione si utilizzano componenti di terze parti, questa soluzione può provocare danni e il malfunzionamento dei componenti specifici per la sicurezza.

INDICAZIONI GENERALI PER LA MANUTENZIONE

AVVERTENZA!

È PRESENTE IL PERICOLO DI EVENTUALI INFORTUNI

- **Prestare attenzione ad impedire ai prodotti per la manutenzione, il grasso e olio di raggiungere le pastiglie dei freni, il disco del freno o gli pneumatici perché altrimenti si potrebbe ridurre la capacità di frenata o causare lo slittamento delle ruote.**
- **Per la pulizia non utilizzare in nessun caso idropulitrici o getti di vapore che potrebbero provocare eventuali danni, come ad esempio danni elettronici, perdite, danni dovuti alla formazione di ruggine nei cuscinetti, ecc. Pulire invece la bicicletta manualmente con acqua calda, un detergente per biciclette ed una spugna morbida.**
- **Evitare detergenti aggressivi perché altrimenti potrebbero aggredire ad esempio la vernice. Dopo la pulizia applicare i comuni prodotti per la protezione delle biciclette e la lucidatura disponibili in commercio, ed in particolare anche ai componenti a rischio di corrosione.**
- **Per prevenire la formazione di ruggine, la bicicletta deve essere sottoposta a questo trattamento nelle aree caratterizzate da aria salina (zone costiere) con una maggiore frequenza applicando prodotti protettivi specifici.**

Pulire la bicicletta periodicamente (almeno una volta all'anno) per prevenire eventuali danni e la formazione di ruggine. In particolare, dopo le escursioni con precipitazioni piovose e le marce invernali si possono verificare eventuali formazioni di ruggine a causa di schizzi d'acqua o acqua salata.

STOCCAGGIO DELLA BICICLETTA

Pulire e proteggere la bicicletta prima dello stoccaggio come descritto nel capitolo "Manutenzione / Riparazione". Conservarla in un ambiente asciutto al riparo da forti escursioni termiche perché altrimenti queste condizioni potrebbero influire in modo negativo sui componenti in cromo e metallo. Si consiglia uno stoccaggio della bicicletta in sospensione per quanto riguarda gli pneumatici.

CONTROLLO DI PRIMAVERA

Dopo un periodo di arresto prolungato, eseguire oltre alle regolari operazioni di manutenzione i punti riportati nel capitolo "Prima attivazione / Controlli prima dell'inizio della marcia". Controllare in particolare il funzionamento dei freni, del cambio, dell'illuminazione, la pressione dell'aria e la stabilità di viti, dadi e dispositivi a serraggio rapido. Applicare il grasso, se necessario, anche alla catena.

OPERAZIONI DI MANUTENZIONE

È possibile garantire un impiego della bicicletta ottimale e privo di rischi solo con operazioni di manutenzione periodiche e a regola d'arte.
È necessario eseguire le operazioni riportate di seguito nell'ambito della manutenzione in base agli intervalli specificati del programma di manutenzione. L'azienda produttrice consiglia di far eseguire questa operazione ad un tecnico specializzato con uno strumento adeguato.

- **L'azienda produttrice consiglia di far eseguire questa operazione ad un tecnico specializzato con uno strumento adeguato.**

PNEUMATICI

Controllare la profondità della scolpitura, la pressione dell'aria, la porosità e la presenza di eventuali danni. Eseguire le operazioni di pulizia, correggere la pressione dell'aria e procedere ad eventuali sostituzioni in caso di necessità.

RUOTA | CERCHIONE

Controllare il fissaggio, l'usura dei cerchioni, la coassialità, il gioco dei cuscinetti, l'acircolarità e l'eccentricità dei cerchioni, quindi procedere al serraggio secondario, alla regolazione o alla sostituzione in caso di necessità.

RAZZE

Controllare la tensione delle razze, quindi procedere al serraggio secondario o alla sostituzione delle razze danneggiate in caso di necessità.

IMPIANTO DI FRENATA

Controllare la regolazione, l'usura, il funzionamento e l'ermeticità dei tubi flessibili dei freni, oliare e pulire i componenti mobili e i cuscinetti dei componenti dei freni e i tiranti Bowden dei freni, quindi regolarli e sostituire i componenti dei freni usurati o difettosi in caso di necessità.

ILLUMINAZIONE | CATARIFRANGENTI

Controllare la regolazione, il funzionamento, i collegamenti a cavo / spina, quindi procedere alla regolazione o alla sostituzione in caso di necessità.

MANUBRIO | PIPA DEL MANUBRIO

Controllare la regolazione e la stabilità, eseguire le operazioni di pulizia e procedere alla regolazione in caso di necessità.

CUSCINETTI DELLA TESTINA DI CONTROLLO

Controllare la regolazione, il funzionamento, la scorrevolezza e la presenza di giochi, eseguire la lubrificazione con grasso, quindi procedere alla regolazione o alla sostituzione in caso di necessità.

SELLA | TUBO REGGISELLA

Controllare la regolazione e la stabilità, eseguire le operazioni di pulizia, controllare il gioco del tubo reggisella a molle, lubrificare con grasso il tubo reggisella, quindi procedere alle regolazione, al serraggio secondario o alla sostituzione in caso di necessità.

TELAIO

Controllare la presenza di eventuali danni (incrinature e deformazioni), eseguire le operazioni di pulizia, quindi procedere alla sostituzione in caso di necessità.

FORCELLA

Controllare la presenza di eventuali danni (incrinature e deformazioni) e giochi (solo forcella a molle), eseguire le operazioni di pulizia, lubrificare la forcella a molle con grasso e procedere alla sostituzione in caso di necessità.

CAMBIO

Controllare la regolazione, l'usura e il funzionamento, oliare i cuscinetti dei componenti mobili e dei tiranti Bowden del cambio, quindi procedere alla regolazione e alla sostituzione in caso di necessità.

CATENA

Pulire ed eventualmente lubrificare la catena, controllare la tensione della catena e l'usura e procedere alla sostituzione in caso di necessità.

MOVIMENTO CENTRALE | PEDALI | GUARNITURA

Controllare il funzionamento, il gioco dei cuscinetti, l'usura e la stabilità, eseguire le operazioni di pulizia, quindi procedere alla regolazione, al serraggio secondario o alla sostituzione in caso di necessità.

COLLEGAMENTI A VITE | DISPOSITIVO A SERRAGGIO RAPIDO | ALTRI COMPONENTI | ACCESSORI

Controllare la regolazione, la stabilità e il funzionamento, eseguire le operazioni di pulizia, quindi procedere alla regolazione, al serraggio secondario o alla sostituzione in caso di necessità.

PROGRAMMA DI MANUTENZIONE

Le operazioni riportate nel programma di manutenzione comprendono, laddove necessario, la pulizia, la lubrificazione e la regolazione di componenti o la sostituzione dei componenti interessati in presenza di segni d'usura o danni. Ulteriori indicazioni sulle operazioni di manutenzione da eseguire sono disponibili nel capitolo precedente.
L'azienda produttrice consiglia di far eseguire questa operazione ad un tecnico specializzato con uno strumento adeguato.

- **L'azienda produttrice consiglia di far eseguire questa operazione ad un tecnico specializzato con uno strumento adeguato.**
- **La garanzia legale o contrattuale può essere negata in caso di danni derivanti dall'inosservanza del programma di manutenzione e delle operazioni di manutenzione specifiche.**

COMPONENTE	ATTIVAZIONE	500 KM O 6 MESI *	1000 KM O 12 MESI *	OGNI 1000 KM O 12 MESI *
PNEUMATICI	x	x	x	x
RUOTA / CERCHIONE	-	x	x	x
RAZZE	-	x	x	x
IMPIANTO DI FRENATA	x	x	x	x
ILLUMINAZIONE / CATARIFRANGENTI	x	x	x	x
MANUBRIO / PIPA DEL MANUBRIO	x	x	x	x
CUSCINETTI DELLA TESTINA DI CONTROLLO	-	x	x	x
SELLA / TUBO REGGISELLA	x	x	x	x
TELAIO	-	x	x	x
FORCELLA	-	x	x	x
CAMBIO	x	x	x	x
CATENA	-	x	x	x
MOVIMENTO CENTRALE / PEDALI / GUARNITURA	-	x	x	x
ALTRI COMPONENTI / ACCESSORI	-	x	x	x
COLLEGAMENTO A VITE / DISPOSITIVO A SERRAGGIO RAPIDO	x	Prima di ogni marcia		

* A seconda della condizione che si manifesta per prima (prestazioni in termini di tempo o chilometri) In caso di impiego intensivo, si applicano intervalli più brevi.

OPERAZIONI DI MANUTENZIONE ESEGUITE

Le operazioni di manutenzione riportate di seguito sono state eseguite in base all'intervallo del programma di manutenzione e delle operazioni di manutenzione descritte.

1. MANUTENZIONE	2. MANUTENZIONE	3. MANUTENZIONE	4. MANUTENZIONE
Data d'esecuzione	Data d'esecuzione	Data d'esecuzione	Data d'esecuzione
Timbro / Firma	Timbro / Firma	Timbro / Firma	Timbro / Firma
5. MANUTENZIONE	**6. MANUTENZIONE**	**7. MANUTENZIONE**	**8. MANUTENZIONE**
Data d'esecuzione	Data d'esecuzione	Data d'esecuzione	Data d'esecuzione
Timbro / Firma	Timbro / Firma	Timbro / Firma	Timbro / Firma

VALORI PREDEFINITI DELLA COPPIA DI SERRAGGIO

PERICOLO

- **È necessario controllare periodicamente la stabilità delle viti e dei dadi installati sulla bicicletta (vedere il programma di manutenzione) e, in caso di necessità, serrarli con la forza corretta o regolarli. Solo in questo modo è possibile garantire un rispetto duraturo dei requisiti tecnici di sicurezza e un corretto funzionamento da parte della bicicletta.**
- **Le viti e i dadi possono rompersi se vengono serrati troppo a fondo. È presente il pericolo di eventuali danni ed infortuni.**
- **È necessario rispettare i valori predefiniti della coppia di serraggio se sono presenti sui componenti.**
- **Le specifiche della coppia di serraggio degli altri collegamenti a vite non sono validi per le viti di regolazione sui componenti del cambio e del freno.**

Utilizzando una chiave dinamometrica è possibile rispettare con precisione le coppie di serraggio.

Dadi della ruota, lato anteriore	20–25 Nm
Dadi della ruota, lato posteriore	25-30 Nm
Braccio della pedivella, acciaio	30 Nm
Braccio della pedivella, alluminio	30–35 Nm
Pedali	30–35 Nm
Vite del gruppo di bloccaggio del manubrio (M6)	10–14 Nm
Vite del gruppo di bloccaggio del manubrio (M5)	6 Nm
Pipa A-Head, viti di bloccaggio (A-Head)	9–11 Nm
Vite di regolazione dell'angolo	18-30 Nm
Pipa, vite di bloccaggio (M8)	20-30 Nm

Pattini del freno	5 à 7 Nm
Fissaggio del disco del freno	5 à 7 Nm
Anello di bloccaggio del tubo reggisella	8 à 12 Nm
Perno della sella	18 à 22 Nm
Ammortizzatore / Shock	10 Nm
Fissaggio dinamo del rotore laterale	15 Nm

ALTRE VITI IN ACCIAIO					ALTRE VITI VA A2 / A4		
DIMENSIONI / CLASSE DI RESISTENZA	5,6	6,8	8,8	10,9	50	70	80
M3	0,7 Nm	0,9 Nm	1,2 Nm	1,7 Nm	-	-	-
M4	1,7 Nm	2,1 Nm	2,8 Nm	4,1 Nm	-	-	-
M5	3,4 Nm	4,3 Nm	5,5 Nm	8,1 Nm	1,7 Nm	3,5 Nm	4,7 Nm
M6	5,9 Nm	7,3 Nm	9,6 Nm	14 Nm	3 Nm	6 Nm	8 Nm
M8	14,3 Nm	17,8 Nm	23 Nm	34 Nm	7,1 Nm	16 Nm	22 Nm

RISOLUZIONE DEI PROBLEMI

ERRORE	CAUSA	RISOLUZIONE
L'illuminazione non funziona.	È presente un malfunzionamento. Il cavo è difettoso. La presa di corrente a spina risulta rimossa. La lampada è difettosa.	Attivare l'impianto luci. Sostituire il cavo. Unire le prese di corrente a spina. Sostituire le lampade / i faretti LED.
La capacità di frenata è insufficiente.	Le pastiglie dei freni sono usurate. Il freno è regolato in modo errato. Il freno si è surriscaldato in caso di carico permanente, ad esempio salite prolungate.	Sostituire le pastiglie dei freni. Regolare il freno. Utilizzare in modo alternato tutti i freni.
Le marce non si innestano in modo fluido o non è possibile innestarle.	Il cambio è regolato in modo errato. I componenti del cambio sono difettosi o deformati.	Regolare il cambio. Sostituire il componente del cambio.
Vengono emessi rumori insoliti durante la marcia.	Le viti della pipa / del manubrio non risultano adeguatamente serrate a fondo. La catena non risulta lubrificata in modo adeguato. La catena risulta eccessivamente tesa. Il fissaggio della pedivella non risulta serrato a fondo.	Eseguire il serraggio secondario delle viti della pipa / del manubrio. Lubrificare la catena. Serrare nuovamente la catena. Eseguire il serraggio secondario del fissaggio della pedivella.
La bicicletta procede con difficoltà.	La pressione dell'aria è troppo ridotta. Il freno striscia. La marcia innestata è troppo alta.	Aumentare la pressione dell'aria. Regolare il freno. Innestare una marcia inferiore.
L'azione delle molle è assente o insufficiente.	Il componente a molla è sottoposto ad una tensione eccessiva.	Regolare l'ammortizzazione su un livello più morbido.

RESPONSABILITÀ | GARANZIA

1. GARANZIA

È possibile rivendicare i diritti di garanzia entro un lasso di tempo massimo di 2 anni a decorrere dalla data d'acquisto. La garanzia è limitata alla riparazione o alla sostituzione del componente / della bicicletta danneggiato/a e viene concessa a discrezione dell'azienda produttrice. La garanzia è sempre a titolo gratuito per la clientela. Tuttavia, non ha validità nel caso in cui gli altri difetti siano considerati vizi materiali o produttivi.

GARANZIA SULLA ROTTURA DEL TELAIO / DELLA FORCELLA

Sul telaio e la forcella si concede una garanzia di 10 anni contro eventuali rotture. La garanzia ha decorrenza dalla data d'acquisto. In caso di rottura della forcella o del telaio, l'azienda fornisce la sostituzione della bicicletta o un accredito, detratto dal valore a forfait dell'usura, su presentazione della prova d'acquisto. L'importo del valore a forfait dell'usura si basa sull'intervallo di tempo decorso dall'acquisto della bicicletta. La garanzia non trova applicazione nel caso in cui si constatino vizi diversi dai difetti materiali e di produzione.

2. Il diritto di garanzia deve essere comprovato dalla presentazione della ricevuta d'acquisto del rivenditore.

3. La ricerca dei guasti e delle rispettive cause è sempre possibile grazie al servizio di assistenza tecnica ai clienti dell'azienda produttrice. I componenti sostituiti nell'ambito della garanzia diventano di proprietà dell'azienda.

4. In caso di approvazione dei diritti di garanzia, i costi di spedizione e i costi di smontaggio ed installazione sono a carico dell'azienda produttrice.

5. Nel caso in cui la bicicletta sia stata alterata da terze parti o dall'installazione di componenti di terze parti o che i difetti verificatisi siano in relazione primaria con la modifica, la garanzia risulta nulla. Inoltre, risulta nulla nel caso in cui non siano state rispettate le disposizioni presentate nelle istruzioni per l'uso in merito alla gestione e all'impiego della bicicletta.
   Questo aspetto interessa l'uso corretto e le istruzioni per la riparazione e la manutenzione.

6. Gli aspetti non inclusi nella garanzia sono:

   • I componenti soggetti ad usura, consumo o logoramento (ad eccezione di evidenti vizi materiali e produttivi) come ad esempio:

– Pneumatici	– Lampade	– Sella
– Componenti del freno	– Cavalletto	– Batteria
– Catena	– Corone dentate	– Maniglie / Rivestimenti

– Lucchetto
– Cavi
– Pignoni del cambio
– Tiranti Bowden
– Etichette / Decorazioni
– Ecc.

• I danni che sono dovuti a:
– Mancata applicazione dei pezzi di ricambio originali
– Installazione impropria dei componenti del rivenditore o di terze parti
– Danni che si sono verificati a causa di ghiaia, grandine, sale antigelo, gas di scarico industriali, scarsa manutenzione, prodotti di manutenzione inadeguati, ecc.

• Materiale di consumo non in relazione alle operazioni di riparazione dei guasti individuati
• Tutte le operazioni di manutenzione o altri interventi che si verificano a causa di usura, incidenti o condizioni d'uso ed escursioni in violazione alle disposizioni del produttore
• Tutti gli episodi, come ad esempio emissione di rumori, vibrazioni, alterazioni cromatiche, usura, ecc. che non interessano le caratteristiche di base e marcia
• Costi delle operazioni di manutenzione, verifica e pulizia

7. Il diritto di garanzia autorizza la clientela a richiedere solo la riparazione dei difetti. I diritti di restituzione o riduzione del prezzo d'acquisto hanno validità solo in seguito ad operazioni di miglioria non andate a buon fine. Non si concedono garanzie in merito al risarcimento dei danni diretti o indiretti.
8. La durata della garanzia non viene né rinnovata né prolungata dalle prestazioni eseguite in garanzia. Si escludono eventuali rivendicazioni al termine del periodo di garanzia.
9. Eventuali accordi diversi da quanto precedentemente riportato hanno validità solo nel caso in cui siano confermati in forma scritta dal produttore.
10. Nel caso in cui si verifichino eventuali problemi tecnici con la bicicletta acquistata, rivolgersi al rivenditore di fiducia o al servizio di assistenza tecnica ai clienti competente per il paese d'appartenenza.

CH

YouMo AG
Stampfstrasse 74
CH-8645 Rapperswil-Jona
Sede: Svizzera

Telefono: +41 55 552 05 11
E-Mail: prophete.service@youmo.ch

Nel caso in cui i tecnici del servizio di assistenza tecnica stabiliscano che non si tratta di un caso di garanzia, l'azienda produttrice è tenuta ad addebitare i costi d'intervento. Per questo motivo controllare anticipatamente che i danni non siano dovuti a responsabilità personali e a interventi di riparazione o manutenzione inadeguati. Il servizio di assistenza tecnica ai clienti sarà lieto di offrire supporto alla clientela al fine di chiarire questi aspetti anticipatamente, ad esempio tramite e-mail e fotografie del componente difettoso.

SMALTIMENTO

È possibile riciclare molti materiali della bicicletta. Mediante il riutilizzo, il riciclaggio o altre forme di valorizzazione si rende un importante contributo alla tutela dell'ambiente.

Richiedere informazioni all'amministrazione cittadina / comunale sul centro di smaltimento competente. In questa sede vengono fornite informazioni dettagliate sullo smaltimento corretto della bicicletta.

CERTIFICATO DELLA BICICLETTA

Grazie al certificato è possibile descrivere in modo univoco la bicicletta alla polizia e all'assicurazione in caso di furto. Per questo motivo compilare il certificato immediatamente dopo l'acquisto in tutte le sue parti e conservarlo in modo corretto.

COD. TELAIO * NUMERO DI SERIE**

MODELLO

TIPO TELAIO ☐ Diamante ☐ Trapezio ☐ Wave

FORMATO ☐ 29" ☐ 28" ☐ 27,5" (650B) ☐ 26" ☐ 24" ☐ 20"

MODELLO ☐ City ☐ Trekking ☐ Gravel
☐ MTB ☐ Urban ☐ Pieghevole bicicletta

COLORE Telaio Forcella

LEVA DEL CAMBIO ☐ Cambio del mozzo ☐ Deragliatore

Modello / Numero marce

DOTAZIONE SPECIALE ☐ Forcella a molle ☐ Cestello ☐ Portapacchi anteriore

PROPRIETARIO

RIVENDITORE

DATA D'ACQUISTO

* = Il codice del telaio si trova sul tubo del fusto della forcella (dietro al faretto).
** = Il numero di serie (SN) è riportato sulla targhetta identificativa.

prophete

GEBRUISAANWIJZING

FIETS

NL

BELANGRIJKE INSTRUCTIES

- **Lees voor het eerste gebruik de gebruiksaanwijzing aandachtig door. Zo raakt u sneller met uw fiets vertrouwd en vermijdt u een verkeerde bediening die tot schade of ongevallen kunnen leiden. Volg in het bijzonder de veiligheidsinstructies en gevarenaanwijzingen.**
- **Lees de gebruiksaanwijzing aandachtig en geef deze bij verkoop of het doorgeven van de fiets ook mee.**

Deze gebruiksaanwijzing bevat functiebeschrijvingen die voor verschillende modellen en uitvoeringsvarianten gelden. Niet alle beschreven onderdelen of functies zijn op uw fiets ingebouwd of aanwezig. Er volgt hieruit geen geldige rechtmatige vordering op deze onderdelen of functies.

INHOUDSOPGAVE

BELANGRIJKE INSTRUCTIES ..... NL 2
INLEIDING ..... NL 4
VERKLARING BELANGRIJKE INFORMATIE ..... NL 5
VERKLARING TYPEPLAATJE ..... NL 5
ALGEMENE VEILIGHEIDSINSTRUCTIES ..... NL 6
DEELNAME AAN HET WEGVERKEER ..... NL 7
VOORGESCHREVEN GEBRUIK ..... NL 7
MILIEUVOORSCHRIFTEN ..... NL 8
TECHNISCHE GEGEVENS ..... NL 9
EERSTE INGEBRUIKNAME | CONTROLES VOOR HET BEGIN VAN EEN RIT ..... NL 10
PEDALEN ..... NL 11
STUUR ..... NL 12
ZADEL | ZADELSTEUN ..... NL 16
SNELSPANNER ..... NL 18
PLOOIFRAME ..... NL 19
GEVEERDE VORK ..... NL 20
DEMPER (SHOCK) ..... NL 21
VERLICHTING ..... NL 22
REM ..... NL 24
FIETSSTANDAARD ..... NL 30
WIELEN ..... NL 31
KRUK ..... NL 34
VERSNELLINGSMECHANISME ..... NL 35
KETTING ..... NL 42
VERVOER VAN PERSONEN/LASTEN ..... NL 44
DIEFSTALBESCHERMING ..... NL 45
ONDERHOUD ..... NL 46
DRAAIMOMENTSTANDAARDWAARDEN ..... NL 52
FOUTEN VERHELPEN ..... NL 53
WAARBORG | GARANTIE ..... NL 54
AFVOER ..... NL 56
FIETSPASS ..... NL 57

INLEIDING

Geachte klant,

Van harte bedankt dat u voor een fiets van ons merk hebt gekozen. U beleeft beslist veel plezier en fietsgenot!

Met de aankoop van een fiets verbindt u kwaliteit, veiligheid en modern design. Alle hedendaagse ontdekkingen in rijwieltechnische ontwikkeling werden uit meer dan 110 jaar ervaring ingebracht.

Met vriendelijke groet,
keep moving.

Prophete In Moving GmbH

VERKLARING BELANGRIJKE INFORMATIE

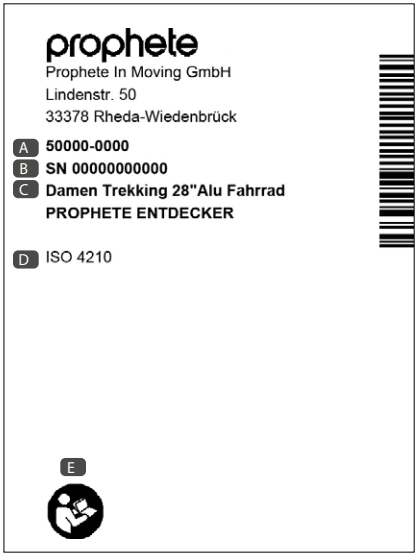
Bijzonder belangrijke instructies zijn in deze gebruiksaanwijzing als volgt aangeduid:

Deze waarschuwing wijst op mogelijke gevaren die kunnen leiden tot ernstig of dodelijk letsel bij het hanteren of bedienen van de fiets.

Deze waarschuwing waarschuwt u voor mogelijke schade die kan leiden tot licht letsel of schade aan de fiets.

Deze informatie geeft u bijkomende tips en advies.

VERKLARING TYPEPLAATJE



Het typeplaatje bevindt zich op de zadelbuis van de fiets en wordt in deze gebruiksaanwijzing (pagina DE-2) geplakt. Voorbeeld:

- A Artikel no.
- B Serienummer (SN)
- C Typeaanduiding
- D Toegepaste normen
- E Symbool "Instructies lezen"

Nederlands

ALGEMENE VEILIGHEIDSINSTRUCTIES

WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR ONGEVALLEN EN SCHADE!

- De fiets werd in voorgemonteerde toestand geleverd. Voor de eerste ingebruikname is het daarom noodzakelijk om dat de fiets wordt ingesteld, afgesteld en dat de onderdelen en schroeven op hun vaste zitting worden gecontroleerd (zie hoofdstuk "Eerste ingebruikname").
- Zorg ervoor dat de fiets is aangepast aan uw lichaamslengte. Anders is het mogelijk dat u de fiets niet goed kunt bedienen of controleren.
- Draag altijd een goedgekeurde fietshelm om letsel te voorkomen.
- Draag bij voorkeur opvallende kledij met felle kleuren en eflecterende strips zodat u door andere weggebruikers beter en sneller wordt gezien.
- Er bevinden zich draaiende en bewegende onderdelen aan de fiets. Door verkeerde kledij, foutieve manipulering of onvoorzichtigheden bestaat er verwondingsgevaar.
  - Draag nauw aan de benen aansluitende kledij. Gebruik evt. broekklemmen
  - Let op dat loshangende kledingsstukken, bv. sjaals of koorden, niet in de spaken raken.
  - Draag antislipschoenen die van een stijve zool zijn voorzien en genoeg grip aan de voet geven.
- Rijd bij slechte weersomstandigheden, zoals bij regen, sneeuw of ijzel, bijzonder voorzichtig of verplaats uw rit naar een later tijdstip. In het bijzonder het remvermogen kan bij slechte weersomstandigheden sterk verminderen!
- Schakel in het duister en bij slechte zichtbaarheid altijd de verlichting in! Denk eraan dat u met ingeschakelde verlichting niet alleen beter ziet, maar ook door andere weggebruikers beter gezien wordt.
- Het maximum toegelaten totaalgewicht van de fiets mag niet meer bedragen dan de in het hoofdstuk "Technische gegevens" aangegeven waarde. Het totaalgewicht omvat de fiets, de fietser en alle belasting (bv. fietskorf en zijtassen met inhoud, kinderzitje incl. kind, aanhanger en aanhangerlast, etc.) Een overschrijding kan tot schade en ongevallen met verwondingsgevaar leiden!
- Technische wijzigingen mogen alleen volgens de in uw land geldende wettelijke regelingen (Duitsland: StVZO) en de op het typeplaatje aangegeven DIN EN ISO en eventuele andere onderdeelspecifieke normen worden uitgevoerd. Dit geldt in het bijzonder voor veiligheidsrelevante onderdelen, zoals bv. frame, vork, stuur, stuurpen, zadel, zadelsteun, bagagedrager (ISO 11243), alle remonderdelen (speciale remhendel & remvoeringen), verlichtingsinrichtingen, kruk, wielen, aanhangerkoppelingen, banden en leidingen. Gevaar voor breuk, schade en ongevallen!

DEELNAME AAN HET WEGVERKEER

Ledere verkeersdeelnemer moet ervoor zorgen dat hij een ander niet in gevaar brengt of schade toebrengt of meer hindert of belemmert dan de omstandigheden onvermijdelijk maken!. Rijd daarom altijd vooruitziend en voorzichtig. Houd rekening met andere weggebruikers.

Leef steeds de nationale wettelijke voorschriften en verkeersregels na van het overeenkomstige land waarin u de Fiets gebruikt. In Duitsland zijn deze voorschriften in het Verkeersreglement vastgelegd.

U mag met uw Fiets uitsluitend op de openbare weg rijden wanneer deze is uitgerust met de uitrusting die in uw land wettelijk verplicht is.

In Duitsland zijn deze vereisten in het Verkeersreglement (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung - StVZO) opgenomen.

In overeenstemming met de StVZO moet een fiets/Fiets in Duitsland uitgerust zijn met

- twee onafhankelijk van elkaar werkende remmen,
- een duidelijk hoorbare fietsbel,
- een werkend voor- en achterlicht,
- spaakreflectoren of reflecterende stroken op de velg of banden,
- pedaalreflectoren,
- een witte, naar voor wijzende reflector (indien niet in het voorlicht geïntegreerd),
- een rode, naar achter wijzende reflector (Z-reflector met groot oppervlak).

Nederlands

VOORGESCHREVEN GEBRUIK

CITY | TREKKING | URBAN | PLOOIFIETS

Deze fietsen zijn omwille van hun concept en uitrusting bestemd om op de openbare weg en geharde wegen te worden gebruikt. De hiervoor benodigde veiligheidstechnische uitrusting werd meegeleverd en moet door de gebruiker of een vakman regelmatig worden gecontroleerd en, indien nodig, in stand gehouden.

Voor alle gebruik dat hier niet aan beantwoord of het niet naleven van de veiligheidstechnische instructies in deze gebruiksaanwijzing en de mogelijks daaruit volgende schade zijn producent noch handelaar aansprakelijk. Dit geldt in het bijzonder voor het gebruik van deze fietsen op het terrein, bij sportwedstrijden, bij elke vorm van overbelasting, niet-voorgeschreven herstelling van gebreken, en het gebruik voor industriële toepassingen.
Het in acht nemen van de bedrijfs- en onderhoudsinstructies behoort eveneens tot het voorgeschreven gebruik.

MTB | GRAVEL

Deze fietsen zijn bestemd om op aangelegde veld-, bos- en grindwegen en in het licht terrein* te worden gebruikt. Ze zijn echter niet geschikt om op de openbare weg te worden gebruikt. De hiervoor benodigde veiligheidstechnische uitrusting werd niet meegeleverd en moet, indien nodig, door de gebruiker of een vakman worden aangevuld.

Voor alle gebruik dat hier niet aan beantwoord, het niet naleven van de veiligheidstechnische instructies in deze gebruiksaanwijzing en de mogelijks daaruit volgende schade zijn producent noch handelaar aansprakelijk. Dit geldt in het bijzonder voor het gebruik van deze fietsen bij sportwedstrijden, bij niet-voorgeschreven herstelling van gebreken, bij eender welk type overbelasting en het gebruik voor industriële toepassingen.
Tot het voorgeschreven gebruikt behoort ook het naleven van de gebruiks- en onder houdsinstructies.

*** = alleen MTB**

MILIEUVOORSCHRIFTEN

U bent als fietser slechts als gast in de natuur. Gebruik daarom altijd de aanwezige, aangelegde wegen. Rijd nooit door wilde, beschermd natuurgebied om uw veiligheid en deze van andere wezens niet in gevaar te brengen. Laat de natuur zo achter als u ze aangetroffen hebt. Laat geen afval achter en vermijd schade aan de natuur door een aangepast gedrag en rijgedrag.

TECHNISCHE GEGEVENS

NORM

Deze fiets werd in overeenstemming met de huidige norm DIN EN ISO 4210 vervaardigd.

MAXIMUM TOEGELATEN TOTAALGEWICHT

City | Trekking | Urban | MTB | Gravel	120 kg*
MTB	100 kg*
Fiets (24")	80 kg*
Fiets (20")	60 kg*
Plooifiets (20")	100 kg*

*= Het totaalgewicht omvat de fiets, de fietser en alle belasting (bv. fietskorf en zijtassen met inhoud, kinderzitje incl. kind, aanhanger en aanhangerlast, etc.)

MAXIMALE BAGAGEDRAGER-/KORFBELASTING

max. bagagedragerbelasting	25 kg**
max. korfbelasting	2 kg**

**= indien niets anders op het onderdeel is aangegeven

VERLICHTINGSINRICHTING

Dynamo	• Naafdynamo • Banddynamo (6V/3W)
Voorlicht	• LED (lamp niet vervangbaar)
Achterlicht	• LED (niet vervangbaar)

EERSTE INGEBRUIKNAME & CONTROLES VOOR HET BEGIN VAN EEN RIT

ATTENTIE

GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

- **Controleer voor elke rit of uw fiets veilig is voor gebruik. Denk hierbij ook aan de mogelijkheid dat uw fiets op een onbeheerd moment is omvergevallen of door een derde werd gemanipuleerd.**
- **Voer voor elke rit de hieronder beschreven controles en evt. instellingswerken uit. Wanneer u dit niet doet, kan dit tot schade aan de fiets leiden of defecten aan belangrijke onderdelen!**

INGEBRUIKNAME

De fiets werd omwille van verzendingstechnische redenen in voorgemonteerde toestand geleverd. Dit betekent dat niet alle onderdelen en schroeven af fabriek vast werden aangespannen. U moet voor de eerste ingebruikname de volgende onderdelen vast aanspannen en evt. ook instellen:

- Zadelklem
- Lampen
- Stuur, stuurpen en alle stuuraanbouwonderdelen (zoals bv. remhandgrepen, fietsbel, schakelhendel, draaiende handgreepschakelaar, scherm/bedieneenheid)
- Pedalen
- Korf

Meer informatie in verband met het instellen en de montage vindt u in de volgende hoofdstukken van de fiets-onderdelen.

VOOR U BEGINT TE FIETSEN

Voor elke rit moet u de volgende onderdelen op hun werking of vaste zitting controleren:

- Verlichting
- Remmen (incl. dichtheid bij hydr. remmen)
- Snelspanner
- Zadel
- Stuur
- Velgen (controleren op slijtage en of ze rond lopen)
- Banden (controleren op schade en luchtdruk)
- Spaken
- Pedalen
- Fietsbel
- Vering/Dempers/Shock
- Versnellingen

Daarenboven moet u de in het onderhoudsplan aangegeven intervallen voor de controle en voor het onderhoud regelmatig uitvoeren en moet u de onderhoudsinstructies volgen (zie hoofdstuk Verzorging & onderhoud)

PEDALEN

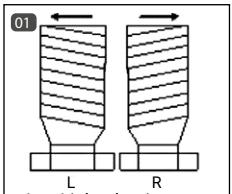
ATTENTIE

GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

- **De pedalen moeten op elk moment vast zijn aangespannen aangezien deze anders uit de schroefdraad kunnen loskomen! Controleer daarom voor elke rit beide pedalen op hun vaste zitting.**
- **Als de pedalen bij de montage verwisseld raken, raakt de schroefdraad beschadigd en kunnen de pedalen na zekere tijd van de pedaalarm afbreken! Ongevalgevaar! - Bij niet inachtname geldt de garantie niet!**

PEDALEN MONTEREN

1. Schroef de rechter pedaal in de richting van de wijzers van de klok (rechts draaien) en de linker pedaal tegen de richting van de wijzers van de klok (links draaien) vast (01). Span beide pedalen met een dubbele steeksleutel van 15 mm of, indien technisch niet mogelijk, met een binnenzeskantsleutel van 6 mm aan in overeenstemming met de draaimomentstandaard (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).



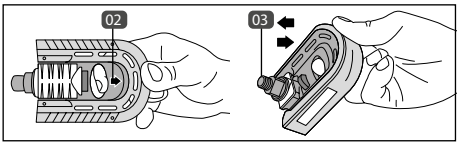
KLAP-PEDAAL IN-/UITKLAPPEN

ATTENTIE

ONGEVALGEVAAR!

- **Controleer voor elke rit dat de pedalen vast zijn ingeklikt.**

1. Druk de schuiver 02 in.
2. Klap de pedalen in de gewenste positie 03.



Nederlands

STUUR

ATTENTIE

ONGEVALGEVAAR!

- **Verzeker voor elke rit en na het instellen dat het stuur, de schroeven van de stuurbevestiging, de sluitmechaniek en de stuursnelspanner vast zitten!**
- **Het stuur mag bij het rechtuitrijden niet schuin staan.**
- **Hang voor het transport van voorwerpen geen draagtassen aan het stuur aangezien het rijgedrag anders beïnvloed kan worden. Gebruik in de plaats uitsluitend in de handel verkrijgbare fietskorven of stuurtassen.**

STARRE STUURPEN

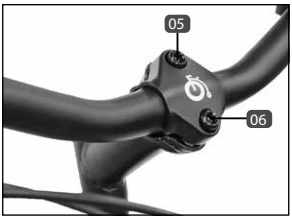
Bij een starre stuurpen kan, naargelang de variant, de hoogte, positie en hellingshoek van het stuur worden ingesteld.

POSITIE EN HOOGTE INSTELLEN

WAARSCHUWING

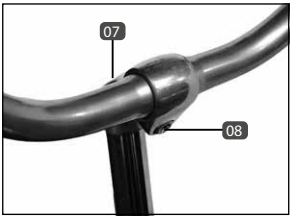
- **De stuurpen mag hoogstens tot aan het maximumteken van de stuurschacht worden uitgetrokken! De markering van de minimale insteekdiepte op de stuurschacht mag niet zichtbaar zijn. Gevaar voor breuk en ongevallen!**

1. Maak met een binnenzeskantsleutel van 6 mm de klemschroef los 04 / 07.
2. Stel de positie en hoogte van het stuur of de stuurpen in.
3. Span de klemschroef opnieuw aan 04 / 07 in overeenstemming met de draaimomentstandaardwaarde (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).



STUURHOEK INSTELLEN

1. Maak met een binnenzeskantsleutel van 5/6 mm de klemasschroef 05 06 / 08 los.
2. Stel de hellingshoek van het stuur in.
3. Draai de stuuraanbouwdelen (bv. remhendel) terug in de uitgangspositie.
4. Span de klemasschroef 05 06 / 08 opnieuw aan in overeenstemming met de draaimomentstandaardwaarde (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).



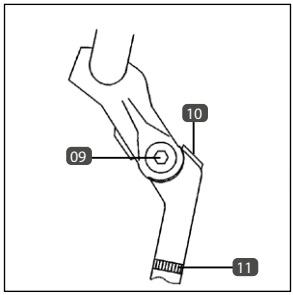
STUURPEN MET HOEKVERSTELLING

WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

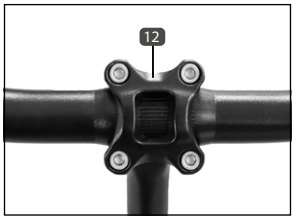
- **De stuurpen mag hoogstens tot aan de markering worden uitgetrokken! De markering van de minimale insteekdiepte mag niet zichtbaar zijn.**

POSITIE EN HOOGTE INSTELLEN



1. Maak met een binnenzeskantsleutel van 6 mm de klemschroef los 10 .
2. U kunt de stuurpositie of stuurpen nu in de hoogte instellen. Let hierbij steeds op de markering van de minimumdiepte 11. (Bij niet inachtname geldt de garantie niet.)
3. Span de klemschroef opnieuw aan 10 in overeenstemming met de draaimomentstandaardwaarde (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).

STUURPENHOEK INSTELLEN



1. Maak met een binnenzeskantsleutel van 6 mm de zijdelingse klemschroef los 09.
2. Stel nu de gewenste hoek aan de pen in.
3. Span vervolgens de klemschroef opnieuw aan 09 in overeenstemming met de draaimomentstandaardwaarde (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).

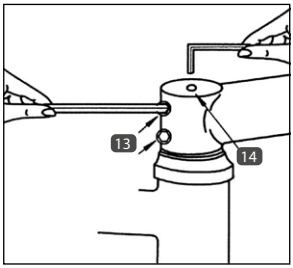
STUURPENHOEK INSTELLEN

1. Maak eerst met een binnenzeskantsleutel van 4 of 5 mm de klembokschroeven van de stuurbevestiging 12 los.
2. Stel de hellingshoek van het stuur in.
3. Span de klembokschroef opnieuw aan (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).
4. Draai evt. de stuuraanbouwdelen (bv. remhendel) terug in de uitgangspositie.

A-HEAD-STUURPEN

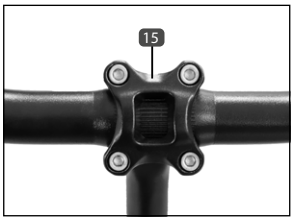
Bij de A-Head-stuurpen kan de stuurpositie, -hellingshoek en, naargelang het model, ook de hoekinstelling worden ingesteld. De stuurhoogte is echter niet instelbaar.

POSITIE INSTELLEN



1. Maak eerst met een binnenzeskantsleutel van 4 of 5 mm de zijdelingse klemschroeven 13 van de stuurpen los.
2. Stel het stuur af.
3. Span de klembokschroeven opnieuw aan (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).

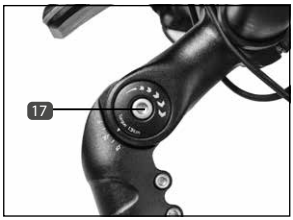
HELLING INSTELLEN



1. Maak eerst met een binnenzeskantsleutel van 4 of 5 mm de klemasschroef van de stuurstang los 15.
2. Stel de hellingshoek van het stuur in.
3. Draai de stuuraanbouwdelen (bv. remhendel) terug in de uitgangspositie.
4. Span de klemasschroef 15 opnieuw aan (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).

STUURPENHOEK INSTELLEN

1. Maak eerst met een binnenzeskantsleutel van 5 of 6 mm de zijdelingse klemschroef 16/17 los.
2. Stel nu de gewenste hoek aan de pen in.
3. Span vervolgens de klemschroef opnieuw aan 16/17 in overeenstemming met de draaimomentstandaardwaarde (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).



STUURSPELING INSTELLEN

Om de speling in het stuur in te stellen, spant u de bovenste instelschroef 14 met een binnenzeskantsleutel van 5 mm aan. De instelschroef moet worden aangespannen tot er geen speling meer in de lage mogelijk is. Ze moet niet overdreven strak worden aangespannen.

PLOOI-STUURPEN

STUUR INKLAPPEN

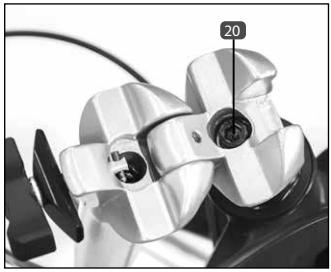
1. Draai de vleugelmoer 19 aan de stuurpen los.
2. Draai de stuurpen naar opzij.

STUUR UITKLAPPEN

1. Klap de stuurpen op de vorkbuis. Let er daarbij op dat het klemstuk 18 in de daarvoor bestemde verdieping ligt.
2. Draai de vleugelmoer 19 vast aan.

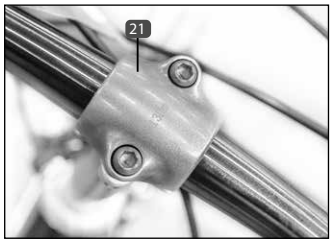
STUUR AFSTELLEN

1. Klap het stuur om, zoals beschreven in het hoofdstuk Het stuur inklappen.
2. Draai de nu zichtbare zeskantbout 20 met een 6 mm inbussleutel los. De bout moet hiervoor slechts lichtjes worden losgedraaid.
3. Plaats het stuur op de vorkbuis en stel de positie in zoals gewenst.
4. Klap het stuur om, zoals beschreven in het hoofdstuk Het stuur inklappen.
5. Draai de zeskantbout 20 nu opnieuw vast (zie hoofdstuk Draaimomentgegevens).
6. Klap het stuur om, zoals beschreven in het hoofdstuk Het stuur uitklappen.



STAND VAN HET STUUR INSTELLEN

1. Draai eerst de klemblokbouten van de stuurbevestiging 21 met een 5 mm inbussleutel los.
2. Stel de hellingshoek van het stuur in.
3. Draai de klemblokbouten weer vast (zie hoofdstuk Draaimomentgegevens).
4. Draai de montageonderdelen van het stuur (bijv. remhendel) eventueel terug naar de uitgangsstand.



ZADEL | ZADELSTEUN

ATTENTIE

ONGEVALGEVAAR!

- **Controleer voor elke rit en in het bijzonder na het instellen van de zadelpositie de bevestigingsschroeven en snelspanners op hun vaste zitting.**

HOOGTE INSTELLEN

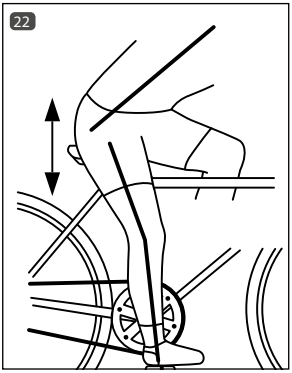
ATTENTIE

GEVAAR VOOR BREUK EN ONGEVALLEN!

- **Trek de zadelsteun ten hoogste tot aan de markering van de minimale insteekdiepte uit. De markering mag niet zichtbaar zijn.**

De hoogte van het zadel moet zo zijn ingesteld dat de knie tijdens het rijden niet helemaal gestrekt wordt en de tip van de voet in de zitpositie toch de bodem kan bereiken (22).

1. Maak de klemming van de zadelsteun los. Gebruik hiervoor, naargelang de variant, een binnenzeskantsleutel van 4 / 5 / 6 mm 23 of een zeskantsleutel van 13 mm 25 en een binnenzeskantsleutel van 5 mm 24.
2. Stel de gewenste zadelhoogte in. Trek de zadelsteun ten hoogste tot aan de markering uit.
3. Span de schroeven opnieuw aan in overeenstemming met de draaimomentstandaardwaarde (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).
   Als de zadelsteun met een snelspanner wordt vastgemaakt, gaat u voor het losmaken of sluiten te werk, zoals beschreven in het hoofdstuk Snelspanner.



HOEK EN POSITIE INSTELLEN

De positie van het zadel (afstand tot het stuur) en de zadelhelling kunnen afzonderlijk worden ingesteld. De helling van de zadel moet ongeveer horizontaal zijn. Aangezien de "juiste" zadelhelling zuiver subjectief wordt ondervonden, kan deze van fietser tot fietser verschillen.

Naargelang de gebruikte zadelsteun en het gebruikte zadel kan de helling of de positie van het zadel verschillend worden ingesteld:

ZADELSTEUN MET KLEM

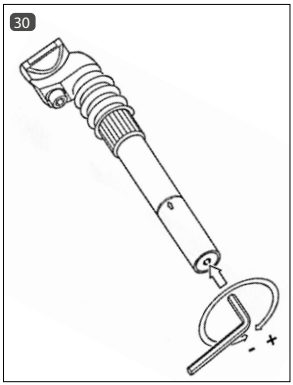
1. Maak met een binnenzeskantsleutel van 13 mm de aan de zijkant van de zadelklem aangebrachte moer 26. los. Bij enkele modellen moet hierbij de contramoer met een binnenzeskantsleutel van 6 mm worden geconterd.
2. Stel de helling of de afstand van het zadel tot het stuur in.
3. Span de moer opnieuw aan 26. in overeenstemming met de draaimomentstandaardwaarde (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).

PATENTZADELSTEUN

1. Maak eerst met een binnenzeskantsleutel van 5 of 6 mm de onderste binnenzeskantschroef 27 / 28 + 29 los.
2. Stel de helling van het zadel in.
3. Span de binnenzeskantschroef opnieuw aan 27 / 28 + 29 in overeenstemming met de draaimomentstandaardwaarde (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).

GEVEERDE ZADELSTEUN

Een geveerde zadelsteun vangt schokken en oneffenheden van de rijbaan of de ondergrond op of minimaliseert deze. De wervelkolom en de tussenwervelschijven van de fietser worden op die manier ontlast. U kunt de veersterkte afzonderlijk aanpassen.



VERING INSTELLEN

U kunt de vering aan de onderste schroef van de zadelsteun met een binnenzeskantsleutel van 6 of 8 mm (30) instellen.

hardere vering	**in de richting van de wijzers van de klok draaien (+)**
zachtere vering	**tegen de richting van de wijzers van de klok draaien (-)**

Nederlands

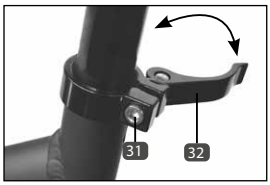
SNELSPANNER

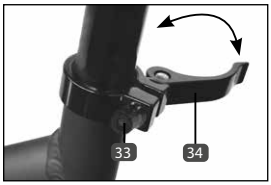
ATTENTIE

ONGEVALGEVAAR!

- **Verzeker voor het begin van de rit dat alle snelspanners met voldoende spankracht zijn gesloten. Bij onvoldoende gesloten snelspanners kunnen onderdelen loskomen.**
- **De hendel van de snelspanner moet volledig neerliggen en mag niet opstaan! Wielsnelspanners en framesnelspanners moeten omwille van veiligheidsredenen altijd naar achter wijzen (gezien vanuit de rijrichting).**
- **Als de snelspanhendel zich geheel makkelijk laat dichtdrukken of in gesloten toestand kan worden verdraaid, is er onvoldoende voorspanning. Stel de snelspanner opnieuw in.**

Een snelspanner bestaat uit een hendel 32/34, waarmee de klemkracht wordt opgewekt en een contramoer 31 of kartelmoer. 33, waarmee de voorspanning kan worden ingesteld.





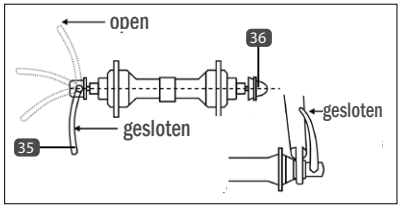
U maakt de snelspanner los door de hendel om te leggen. Om te sluiten drukt u de hendel terug tot deze volledig vast zit. Bij de eerste helft van de sluitbeweging moet de hendel relatief makkelijk, bij de tweede helft daarentegen duidelijk moeilijker worden kunnen neergedrukt. Als dit niet het geval is, moet de snelspanner ingesteld worden aangezien deze onvoldoende spanvermogen opwekt.

SNELSPANNER INSTELLEN

1. Maak de hendel 32/34 van de snelspanner los.
2. Stel de voorspanning met een binnenzeskantsleutel van 5 of 6 mm met behulp van de zeskantschroef 31 in. Bij snelspanners met kartelschroef 33 kunt u de instelling met de hand uitvoeren.
3. Druk de snelspanhendel 32/34 met voldoende kracht terug in. De hendel moet volledig neerliggen.

ASSNELSPANNER INSTELLEN

1. Maak de hendel 35 van de assnelspanner los.
2. Stel de voorspanning met behulp van de klemmoer 36 in.
3. Druk de snelspanhendel 35 terug. De hendel moet volledig neerliggen.



PLOOIFRAME

ONGEVALGEVAAR!

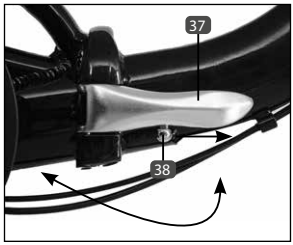
- **Verzeker voor elke rit dat de hendel van het sluitmechanisme volledig gesloten is en door de hendelbeveiliging volledig tot aan de aanslag in de hendel zit. Het frame kan anders tijdens het rijden omklappen!**

GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

- **Let bij het uitklappen van het frame op dat u geen kabels tussen beide delen van het frame vastklemt.**

ALU-PLOOIFRAME (VERSIE 1)

FRAME INKLAPPEN



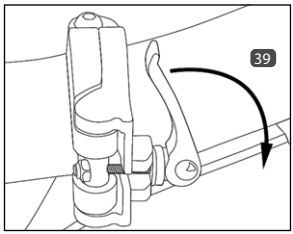
1. Trek de veiligheidshendel 38 naar het voorwiel toe en trek vervolgens de snelspanner naar 37 het achterwiel toe.
2. Klap het frame in.

FRAME UITKLAPPEN

1. Klap het frame uit. Let hierbij op dat er geen kabels vastgeklemd raken.
2. Draai de hendel van de framesnelspanner volledig in de richting van het voorwiel 37 tot de hendelzekering 38 vastklikt.

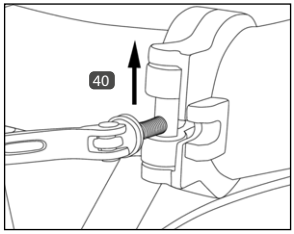
ALU-PLOOIFRAME (VERSIE 2)

FRAME INKLAPPEN



1. Maak de snelspanner van het frame 39 los.
2. Draai de volledige snelspanner min. 90° in de richting van het achterwiel om.
3. Druk vervolgens de snelspanner naar boven 40.
4. Klap het frame in.

FRAME UITKLAPPEN



1. Druk de snelspanner naar boven 40 en klap tegelijk het frame tot aan de aanslag uit. Het sluitmechanisme moet hoorbaar vastklikken.
2. Draai de volledige snelspanner in de richting van het voorwiel.
3. Sluit de snelspanner door de hendel om te leggen (zie ook hoofdstuk Snelspanner).

GEVEERDE VORK

Veel fietsen zijn met een geveerde vork uitgerust om u als fietser meer rijcomfort te bieden.
Bij enkele modellen kan de veervoorspanning afzonderlijk worden ingesteld. In dit geval kan de vork aan het gewicht van de fietser en de belasting worden aangepast.
Bij sportieve fietsen, zoals bv. mountainbikes, speelt ook het type bodem of terrein een belangrijke rol. De veervoorspanning kan zo optimaal aan de terreinomstandigheden worden afgestemd.

VEERVOORSPANNING INSTELLEN

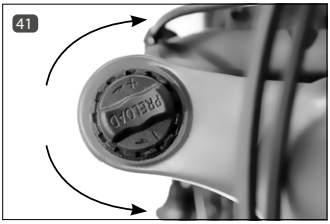
ATTENTIE

GEVAAR VOOR SCHADE!

- **Draai de instelschroef nooit over de aanslag aangezien de vork anders schade oploopt!**

U kunt de veervoorspanning van de vork instellen door aan de zijdelingse instelschroef van de vorkbrug te draaien 41.

Naargelang de uitrusting bevindt de instelschroef zich aan de linker-, rechter- of aan beide zijden van de vork.



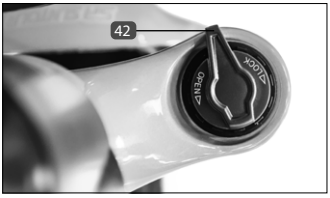
Hardere vering	**in de richting van de wijzers van de klok draaien (+)**
Zachtere vering	**tegen de richting van de wijzers van de klok draaien (-)**

LOCK-OUT

Door de lock-outfunctie kan de veerweg van de vork volledig geblokkeerd worden. Dit is vooral nuttig wanneer u met de mountainbike op geasfalteerde, goed aangelegde wegen of bergop rijdt.

VERING IN-/UITSCHAKELEN

Draai de hendel 42 aan de rechterkant van de vork richting LOCK, zo blokkeert u de veerweg. U schakelt de veerfunctie weer in door de hendel richting OPEN te draaien.



DEMPER (SHOCK)

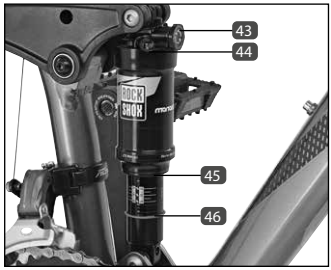
U kunt de demper (ook shock genoemd) afzonderlijk afstellen, in overeenstemming met uw lichaamsgewicht en het terrein.

De luchtdemper kan met behulp van luchtdruk worden ingesteld. De negatieve veerweg (ook SAG-waarde genoemd) drukt hierbij de comprimering van de demper uit die uitsluitend door het gewicht van de fietser, de zitpositie en geometrie van het frame ontstaat.

De SAG-waarde moet tussen de 20% en 40% van de totale veerweg (51 mm) liggen. Als de SAG-waarde wordt over- of onderschreden, moet de luchtdruk van de demper worden aangepast.

SAG-WAARDE METEN

1. Plaats een kabelbinder aan de kolf 46 en schuif deze tot aan de stofdichting 45.
2. Neem in zitpositie op de fiets plaats. Wip daarbij niet zodat de SAG-waarde niet vervalst wordt.
3. Stap voorzichtig van de fiets af.
4. Meet de negatieve veerweg (SAG-waarde) tussen de stofdichting 46 van de demper en de kabelbinder.



DEMPER INSTELLEN

ATTENTIE

GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

- **Overschrijdt de voor de demper vrijgegeven maximale luchtdruk (19 bar/275 psi) niet. Er kan anders schade aan de demper en het frame optreden.**

Gebruik voor het instellen of ter controle van de luchtdruk een pomp met manometer.

1. Verwijder het ventieldopje 44.
2. Plaats de pomp aan de ventiel van de demper en controleer de luchtdruk aan de manometer.
3. Corrigeer evt. de luchtdruk.

INSTELLEN VAN DE UITGAANDE DEMPING

De uitgaande demping regelt de uitveersnelheid van de vering na het inveren. De uitveersnelheid van de vering heeft invloed op het contact van het wiel met de grond, wat op zijn beurt weer van invloed is op de controle en efficiëntie. De demper moet snel genoeg uitveren om de tractie in stand te houden zonder dat onrustig of springerig aan te voelen. Als de uitgaande demping te sterk is, zal de demper niet snel genoeg uitveren voor de volgende schok.

1. Om de uitgaande demping te verhogen, draait u de instelknop 43 naar rechts. Om de uitgaande demping te verminderen, draait u de instelknop naar links.

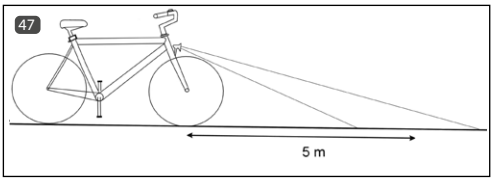
VERLICHTING

ONGEVALGEVAAR!

- **Schakel in het duister en bij slechte zichtbaarheid altijd de verlichting in! Denk eraan dat u met ingeschakelde verlichting niet alleen beter ziet, maar ook door andere weggebruikers beter gezien wordt.**
- **Bij slechte zichtbaarheid, schemering en in het duister moet de accu worden gebruikt. Controleer of de accu voldoende is opgeladen.**
- **Controleer bij elke rit met ingeschakelde verlichting of de lichtstraal correct is ingesteld. Deze mag in geen geval te hoog zijn aangezien u anders andere weggebruikers kunt verblinden.**

LAMPEN INSTELLEN

Stel de lamp in, zoals afgebeeld in afb. 47. Let op dat de straalbundel in geen geval te hoog ligt aangezien anders andere weggebruikers verblind kunnen worden.



STANDLICHTFUNCTIE

Lampen en achterlichten die over een standlichtfunctie beschikken, blijven bij ingeschakelde verlichting meerdere minuten tijdens het stilstaan branden.

ACHTERLICHT MET REMLICHTFUNCTIE

Bij het achterlicht met remlichtfunctie is het achterlicht met een sensor uitgerust dat bij het remmen een stopsignaal geeft.

BANDDYNAMO

ONGEVALGEVAAR!

- **De werking van de dynamo kan het bij vochtigheid laten afweten zodat de verlichting kan uitvallen.**

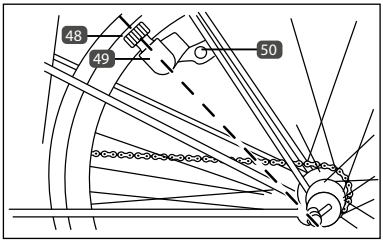
GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

- **Controleer voor elke rit of de bevestiging van de dynamo vast zit. De dynamo kan anders tijdens het fietsen losraken.**
- **Controleer voor elke rit of de dynamo correct is ingesteld aangezien de band anders beschadigd kan raken.**

De verlichting wordt met behulp van de inschakelknop aan de dynamo ingeschakeld. Trek de dynamo

van de band weg wanneer u deze opnieuw wilt uitschakelen.

DYNAMO INSTELLEN



1. Maak de schroef 50 los.
2. Stel de middenas van de dynamo 49 op de wielas af.
3. Stel de positie van de dynamo zo in dat het wrijvingswiel 48 bij ingeschakelde dynamo over de hele breedte aan de band ligt.
4. Span de bevestigingsschroef opnieuw aan 50 in overeenstemming met de draaimomentstandaardwaarde (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarde).

NAAFDYNAMO

Bij een fiets met een naafdynamo kunt u de verlichting met behulp van een schakelaar rechtstreeks aan de lamp in- of uitschakelen.

/ I / AN / ON	Verlichting ingeschakeld
0 / AUS / OFF	Verlichting uitgeschakeld
AUTO	Verlichting schakelt zichzelf met behulp van een lichtsensor automatisch in of uit

REM

ONGEVALGEVAAR!

- **De veilige omgang met de remmen is toonaangevend voor uw veiligheid bij het rijden. Zorg daarom voor uw eerste rit dat u vertrouwd bent met de remmen van uw fietsen.**
- **Controleer voor elke rit de remmen op hun werking. Verkeerd ingestelde of herstelde remmen kunnen tot verminderd remvermogen of het falen van de remmen leiden.**
- **Het remvermogen is van veel factoren afhankelijk. Het kan bv. omwille van de bodemtoestand (grindwegen, losse steentjes, etc.), bijkomende belasting, bergafdalingen of slechte weersomstandigheden aanzienlijk verminderen. Bij een natte ondergrond kan de remweg ca. 60% langer zijn dan bij een droge ondergrond. Pas daarom uw rijgedrag overeenkomstig aan. Rijd langzamer en bijzonder voorzichtig.**
- **Vermijd plots en hard remmen om te vermijden dat de wielen mogelijk slippen of blokkeren.**
- **Laat onderhoudswerken en herstellingen aan de remmen uitsluitend door voldoende gekwalificeerd personeel uitvoeren. Verkeerd ingestelde of herstelde remmen kunnen tot verminderd remvermogen of het falen van de remmen leiden.**
- **Vervang remonderdelen uitsluitend door originele vervangonderdelen aangezien uitsluitend op deze manier een goede werking kan worden gegarandeerd.**

De fiets is met tenminste twee van elkaar onafhankelijke remmen aan het voor- en achterwiel uitgerust. Naargelang het model zijn er verschillende remtypes ingebouwd:

- V-Brake-velgrem
- Terugtraprem
- Schijfrem (mechanisch/hydraulisch)
- Hydraulische velgrem

REMHENDEL

Door op de remhendel te drukken activeert u de volgende rem:

MODEL MET TWEE REMHENDELS		MODEL MET EEN REMHENDEL	
Rechter remhendel	Achterwiel-rem	Rechter remhendel	Voorwiel-rem
Linker remhendel	Voorwiel-rem		

V-BRAKE-VELGREM

WAARSCHUWING

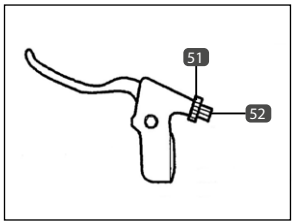
ONGEVALGEVAAR!

- **De remvoeringen moeten altijd vrij zijn van vuil, vet en olie aangezien het remvermogen anders snel of volledig kan wegvallen.**
- **Controleer voor elke rit de slijtagegraad van de remschoenen. Bij rijden met sterk versleten remschoenen kan het tot een volledig verlies van het remvermogen komen!**
- **Vervang de remschoenen uitsluitend door originele vervangonderdelen. Let op dat u uitsluitend remschoenen gebruikt die geschikt zijn voor de gebruikte velg (staal of alu). Een normale werking is anders niet gewaarborgd.**
- **Vervang de remschoenen altijd uitsluitend in paren aangezien de rem anders niet correct werkt of het remvermogen vermindert.**

REMHENDEL INSTELLEN

De slag van de remhendel wordt door de spanning van de remkabel geregeld.

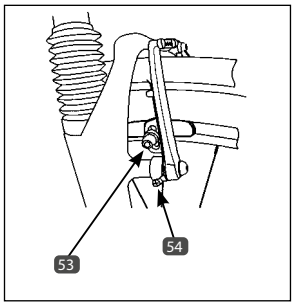
1. Maak de contraring 51 en draai vervolgens aan de instelschroef 52 om de slag van de remhendel te regelen.
2. Houd de instelschroef 52 vast en trek de contraring 51 stevig aan tot hij tegen de hendelbehuizing drukt.
3. Activeer de remhendel na het instellen ca. 8-10 keer in de stand om speling aan de remhendel en remvoeringen te voorkomen.
4. Stel de slag van de remhendel eventueel nog eens af.

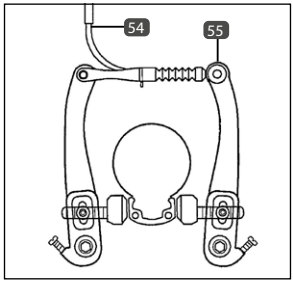


REMSCHOENEN VERVANGEN

De remvoeringen (ook remschoenen genoemd) verslijten bij gebruik. Controleer daarom regelmatig de slijtagegraad en vervang deze onmiddellijk ten laatste wanneer u remvermogen verliest:

1. Maak de schroeven van de remschoenen 53 aan de linker- en rechterzijde met een binnenzeskantsleutel van 5 mm los.
2. Laat de remkabel 55 uithangen.
3. Vervang beide remschoenen.
4. Hang de remkabel 55 terug in.
5. Stel vervolgens de remschoenen en de remhendel opnieuw in.





Nederlands

REMSCHOENEN INSTELLEN

De instelling van de V-Brake-velgrem is identiek aan voor- en achterwiel. Stel eerst de remschoen parallel met de velg af:

1. Maak (indien dit nog niet is gebeurd) de schroeven van de remschoen 53 met een binnenzeskantsleutel van 5 mm los.
2. Stel eerst de losgemaakte remschoen parallel met de velg af.
3. Span de remschoenschroeven 53 opnieuw aan (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).

Pas vervolgens de afstand van de remschoenen aan de velg aan:

De afstand van de remschoenen tot de velg moet aan beide zijden ca. 1 mm bedragen. Bij het activeren van de remhendel moeten beide remschoenen tegelijk met de velg contact hebben.

1. Stel de afstand van de remschoenen in door aan de stelschroef 54 te draaien:

Afstand tot de velg vergroten	**in de richting van de wijzers van de klok**
Afstand tot de velg verkleinen	**tegen de richting van de wijzers van de klok**

2. Stel vervolgens de remhendel in, zoals beschreven in het hoofdstuk "Remhendel".
3. Herhaal de procedure indien de hendel nog altijd te makkelijk kan worden gesloten.

HYDRAULISCHE VELGREM

WAARSCHUWING

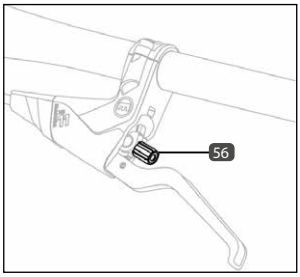
ONGEVALGEVAAR!

- **De remvoeringen moeten altijd vrij zijn van vuil, vet en olie aangezien het remvermogen anders snel of volledig kan wegvallen.**
- **Controleer voor elke rit de slijtagegraad van de remvoeringen. Bij rijden met sterk versleten remvoeringen kan het tot een volledig verlies van het remvermogen komen!**
- **Vervang de remschoenen uitsluitend door originele vervangonderdelen. Let op dat u uitsluitend remschoenen gebruikt die geschikt zijn voor de gebruikte velg (staal of alu). Een normale werking is anders niet gewaarborgd.**
- **Vervang de remschoenen altijd uitsluitend in paren aangezien de rem anders niet correct werkt of het remvermogen vermindert.**

ONDERHOUD

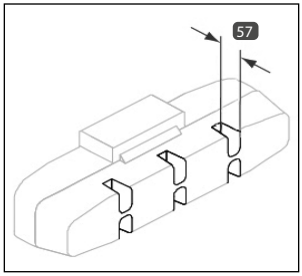
De gevulde MAGURA-remolie is niet onderhevig aan veroudering. De MAGURA-velgrem moet zo bij normaal gebruik niet regelmatig worden ontlucht of opnieuw worden gevuld. Als het bv. omwille van een defecte remleiding toch nodig is, laat u dit uitsluitend door gekwalificeerd vakpersoneel met overeenkomstig speciaal gereedschap uitvoeren.

DRUKPUNT INSTELLEN / REMVOERINGSLIJTAGE COMPENSEREN



U kunt het drukpunt van de rem aan de remhendel instellen. Dit werk moet ook worden uitgevoerd om de remvoeringslijtage te compenseren.

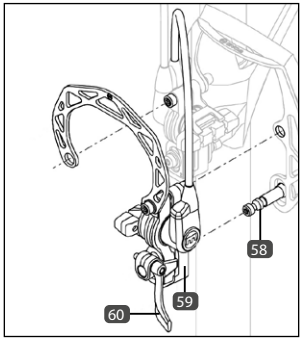
1. Draai de schroef 56 in de richting van de wijzers van de klok om de remvoeringen dichter bij de velgrand te brengen. Het drukpunt aan de remhendel zet zich nu vroeger in. U hebt evt. een Torx 25-sleutel nodig voor dit werk.



REMSCHOENEN VERVANGEN

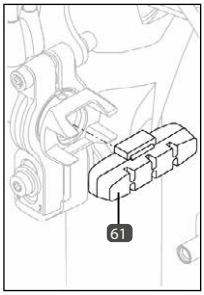
Vervang de MAGURA-remschoenen onmiddellijk van zodra de diepte van de inkerving op de remvoering minder is dan 1 mm:

1. Draai de schroef 56 tegen de richting van de wijzers van de klok terug.
2. Druk de hendel van de snelspanner 58 naar beneden om deze te openen (OPEN).
3. Verwijder de remcilinder 59 van de Cantilever-sokkel 58.
4. Verwijder (indien nodig) het wiel.
5. Trek de versleten remschoenen af.
6. Reinig de remschoenopname.
7. Steek de nieuwe remschoenen 61 in de opname tot ze vast-klikken.
8. Plaats het wiel, indien verwijderd, terug.
9. Plaats de remcilinder 59 op de Cantilever-sokkel 58.
10. Sluit de snelspanhendel 60 door deze naar boven te drukken (CLOSE). Als de hendel te makkelijk kan worden gesloten, moet de snelspanschroef afgesteld worden.



SNELSPANNER INSTELLEN

1. Druk de hendel van de snelspanner 60 naar beneden om deze te openen (OPEN).
2. Draai de snelspanschroef een kwartdraai in de richting van de wijzers van de klok.
3. Sluit de snelspanhendel 60 door deze naar boven te drukken (CLOSE).
4. Herhaal de procedure indien de hendel nog altijd te makkelijk kan worden gesloten.



HYDRAULISCHE SCHIJFREM

WAARSCHUWING

ONGEVALGEVAAR!

- **Het maximale remvermogen wordt bij een nieuwe remschijf of nieuwe remvoeringen pas na enkele rembeurten bereikt!**
- **De remschijf wordt bij het remmen zeer warm en kan brandwonden veroorzaken. Bovendien kunnen de schijfranden scherp zijn en snijwonden veroorzaken. Raak ze daarom niet aan wanneer de schijf warm is of ze draait.**
- **Gebruik voor de hydraulische remmen van Shimano en Tekro uitsluitend minerale olie, voor alle andere types alleen DOT4 of een gelijkaardige remvloeistof. Dit kan anders leiden tot schade, defecten tot zelfs het uitvallen van de remmen.**

SCHIJFREM INSTELLEN

In regel zijn instelwerken aan de hydraulische schijfremmen niet nodig. De remvoeringen centreren vanzelf door de remhendels te activeren.

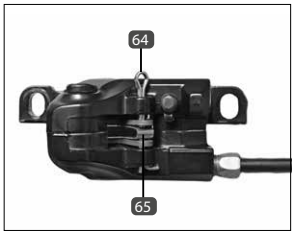
REMVOERING VERVANGEN

WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR ONGEVALLEN EN SCHADE!

- **Vervang de remvoeringen van zodra de dikte onder de 0,5 mm ligt. Het remvermogen kan anders volledig verloren raken en en zo de remmen beschadigen.**

1. Maak beide schroeven 62 / 63 van het remzadel los met een binnenzeskantsleutel van 5 mm.
2. Verwijder het remzadel van de remschijf.
3. Plooi het gekromde uiteinde van de lunspen 64 recht. Gebruik hiervoor een geschikt werktuig (bv. tang).
4. Trek de lunspen 64 uit.
5. Vervang de remvoeringen 65.
6. Steek de lunspen 64 terug en plooi het open uiteinde zo om dat de pen niet uit de houder kan loskomen. Gebruik hiervoor een geschikt werktuig (bv. tang).
7. Bevestig het remzadel door beide schroeven 62 / 63 met een binnenzeskantsleutel van 5 mm aan te spannen.
8. Activeer meermaals de overeenkomstige rem om de nieuwe remvoeringen in het remzadel te centreren. Als er nog slepende geluiden te horen zijn, stelt u de remmen in, zoals beschreven.



MECHANISCHE SCHIJFREM

WAARSCHUWING

ONGEVALGEVAAR!

- **Het maximale remvermogen wordt bij een nieuwe remschijf of nieuwe remvoeringen pas na enkele rembeurten bereikt!**
- **De remschijf wordt bij het remmen zeer warm en kan brandwonden veroorzaken. Bovendien kunnen de schijfranden scherp zijn en snijwonden veroorzaken. Raak ze daarom niet aan wanneer de schijf warm is of ze draait.**

SCHIJFREM INSTELLEN

In regel zijn instelwerken aan de mechanische schijfremmen niet nodig. De remvoeringen centreren vanzelf door de remhendels te activeren.

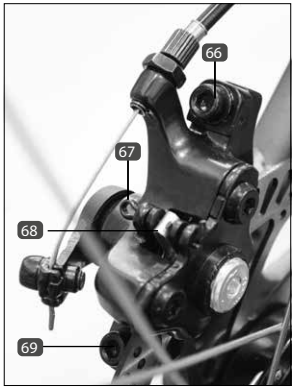
REMVOERING VERVANGEN

WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR ONGEVALLEN EN SCHADE!

- **Vervang de remvoeringen van zodra de dikte onder de 0,5 mm ligt. Het remvermogen kan anders volledig verloren raken en en zo de remmen beschadigen.**

1. Maak beide schroeven 66 / 69 van het remzadel los met een binnenzeskantsleutel van 5 mm.
2. Verwijder het remzadel van de remschijf.
3. Plooi het gekromde uiteinde van de lunspen 67 recht. Gebruik hiervoor een geschikt werktuig (bv. tang).
4. Trek de lunspen 67 uit.
5. Vervang de remvoeringen 68.
6. Steek de lunspen 67 terug en plooi het open uiteinde zo om dat de pen niet uit de houder kan loskomen. Gebruik hiervoor een geschikt werktuig (bv. tang).
7. Bevestig het remzadel door beide schroeven 66 / 69 met een binnenzeskantsleutel van 5 mm aan te spannen.
8. Activeer meermaals (10x) de overeenkomstige rem om de nieuwe remvoeringen in het remzadel te centreren. Als er nog slepende geluiden te horen zijn, stelt u de remmen in, zoals beschreven.



TERUGTRAPREM

WAARSCHUWING

ONGEVALGEVAAR!

- **De terugtraprem werkt uitsluitend bij een correct geplaatste ketting of riem! Bij een afgesprongen ketting of riem kunt u met de terugtraprem niet meer remmen!**
- **Bij sterke rembeurten kan het achterwiel blokkeren en kunt u de controle over de fiets verliezen.**
- **Gebruik bij langere afdalingen ook de velgremmen/schijfremmen om te voorkomen dat de terugtraprem oververhit. Anders kan het remvermogen van de terugtraprem plots of sterk verminderen.**

U activeert de terugtraprem door een pedaalbeweging in de tegenovergestelde rijrichting. De terugtraprem is onderhoudsvrij en moet niet worden afgesteld.

FIETSSTANDAARD

ATTENTIE

GEVAAR VOOR SCHADE!

- **Bij verkeerde bediening van de fietsstandaard bestaat het gevaar dat de fiets omvalt en beschadigd raakt.**
- **Gebruik de fietsstandaard niet in heuvelachtige gebieden, maar uitsluitend op een vlakke en vaste ondergrond. De fiets kan anders omvallen.**

FIETSSTANDAARD BEDIENEN

1. Om de fiets te gebruiken stelt u de fiets op en klapt u de fietsstandaard naar boven.
2. Om de fiets te parkeren stelt u de fiets vast en klapt u de fietsstandaard naar beneden.

WIELEN

GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

- **Controleer voor elke rit of het bandenprofiel versleten is en of er zichtbare schade merkbaar is. Vervang in geval van twijfel de banden onmiddellijk door originele vervangbanden.**
- **Vervang defecte banden en leidingen uitsluitend in de voor de velg passende afmetingen aangezien zo de correcte werking kan worden verzekerd.**
- **De op de banden aangegeven maximumdruk mag in geen geval worden overschreden aangezien de leiding anders kan springen!**
- **De banden moeten altijd over voldoende luchtdruk beschikken! Bij een te lage luchtdruk kan het rijgedrag, in het bijzonder in de bochten, negatief worden beïnvloed. Ook kunnen de banden lek raken en de velgen beschadigen. Bovendien verslijten de banden sneller.**

BANDEN | SLANG

De informatie met betrekking tot de bandengrootte is op de banden afgedrukt. Zij wordt in millimeter (ETRTO-norm- of inch aangegeven. 47.622 betekent bv. dat de bandenbreedte 47 mm bedraagt en de binnenste bandendiameter 622 mm.

Houdt u zich aan de laagste en hoogste spanning die op de band is aangegeven. Als de bandenspanning lager is dan de aangegeven minimumspanning, dan kan de rubber mantel beschadigd raken, omdat de druk te groot wordt en de zijkanten kunnen scheuren. Als de spanning echter hoger is dan de aangegeven maximumspanning, dan kan de binnenband springen. U kunt de exacte bandenspanning met een luchtpomp met ingebouwde manometer of een extern bandenspanningsapparaat meten.

REFLECTERENDE STRIPS

Bij velgen of banden met reflectorstrepen zijn er wettelijk gezien geen bijkomende spaakreflectoren nodig.

PECHBESCHERMING

Het pechbeschermingssysteem voor leidingen of banden maakt herstellingen bij kleine diameters (tot ca. 3 mm) onnodig.

SPAKEN

ATTENTIE

GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

- **Losse spaken moeten altijd onmiddellijk worden aangespannen en beschadigde of gescheurde spaken onmiddellijk vervangen.**
- **Laat onderhouds- en herstellingswerken met betrekking tot de spaken (bv. spaken aanspannen, vervangen of wiel centreren), uitsluitend door een vakman met geschikt gereedschap uitvoeren. Alleen op deze manier kan een correcte werking worden verzekerd.**

Spaken verbinden de velgen met de naaf De gelijkmatige spanning van de spaken is verantwoordelijk voor het feit dat de wielen rond lopen en voor de stabiliteit van het loopwiel. Mettertijd kunnen de spaken zich zetten en is er slechts een naspanning en een centrering nodig.

VELG

WAARSCHUWING

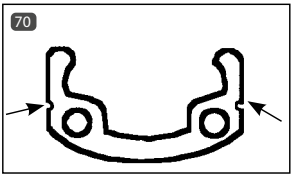
ONGEVALGEVAAR!

- **Bij gebruik van een velgrem moeten de velgflanken altijd vrij zijn van vuil, olie en vet aangezien het remvermogen anders vermindert of de rem zelfs volledig defect raakt.**

GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

- **Vervang de versleten velgen onmiddellijk aangezien de velgen anders onder belasting kunnen breken.**

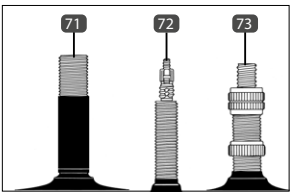
Door het gebruik van een V-Brake-velgrem verslijt de velg mettertijd. Als slijtage-indicator is daarom een moer of een punt aan de zijflank van de velg aangebracht (70). Als deze niet meer zichtbaar is, is de slijtage reeds gevorderd en moet de velg onmiddellijk worden vervangen.



LEIDINGVENTIELEN

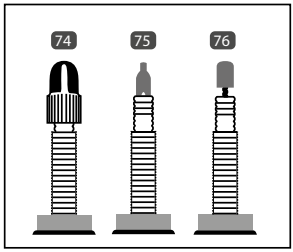
Er zijn 3 verschillende fietsventielsoorten:

71 Schrader-/autoventiel
72 Sclaverand-ventiel
73 Dunlop-/Blitz-ventiel



Verwijder voor het oppompen eerst de ventieldop 74 en gebruik een voor het fietsventiel passende pomp. Bij sclaverand-ventielen moet u opletten dat zowel voor het oppompen als lucht aflaten, er nog een kleine randelmoer 75 / 76 moet worden losgemaakt en

met de vinger kort naar boven aangetipt. Na het pompen moet de bevestigingsmoer 75 / 76 opnieuw worden dichtgedraaid en de ventieldop 74 teruggeplaatst.

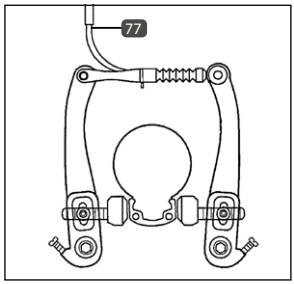


VOORWIEL

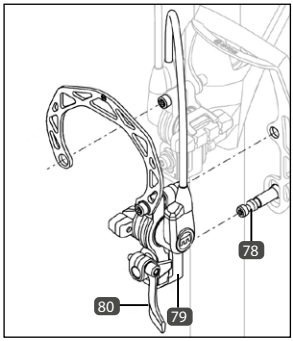
ONGEVALGEVAAR!

- **Bij foutief ingebouwde wielen kan het rem- en rijgedrag negatief worden beïnvloed.**
- **Span alle voorheen losgemaakte schroeven en moeren opnieuw stevig aan. Het voorwiel kan anders tijdens het fietsen losraken! Voer na de montage voorzichtig een testrit uit.**

VOORWIEL VERWIJDEREN



1. V-Brake-velgrem Hang de remkabel 77 om het loopwiel later makkelijker te kunnen verwijderen.
   Hydraulische velgremmen: Open de snelspanhendel 80 van de velgrem [OPEN].
2. Hydraulische velgremmen: Verwijder de remcilinder 79 van de Cantilever-sokkel 78 om de fiets later makkelijker te kunnen verwijderen.
3. Maak de moeren, die de vaste zitting van het voorwiel garanderen, met een sleutel van 15 mm (naargelang de uitvoering).
4. Verwijder de moeren en de onderlegschijven van de as.
5. Trek het voorwiel uit de asopname.



VOORWIEL INBOUWEN

1. Plaats het voorwiel in de asopname.
2. Steek de onderlegschijven en moeren op de as.
3. Span de asmoeren met behulp van een sleutel van 15 mm opnieuw stevig aan (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).
4. Plaats beide doppen op de asmoeren.
5. V-Brake-velgrem Hang de remkabel 77 terug in.
   Hydraulische velgrem: Plaats de remcilinder 79 terug op de Cantilever-sokkel 78.
6. Hydraulische velgrem: Sluit de snelspanhendel 80 [CLOSE]. Als de hendel te makkelijk kan worden gesloten, moet de snelspanschroef afgesteld worden. (zie hoofdstuk Remmen).

8. Controleer of de velgrem correct werkt. Stel ze eventueel opnieuw in (zie hoofdstuk Remmen).

ACHTERWIEL

De werkwijze bij het monteren en demonteren van het achterwiel is afhankelijk van het ingebouwde schakelsysteem (zie hoofdstuk Versnellingsmechanisme).

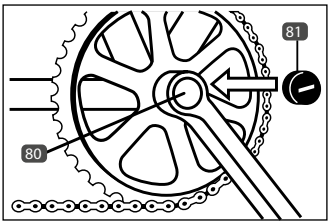
KRUK

ATTENTIE

GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

- **Controleer regelmatig of de schroef van de kruk stevig vast zit. De pedaalarmen kunnen anders los raken en de kruk met binnenlager beschadigd worden.**

KRUK AANSPANNEN



1. Verwijder, indien aanwezig, aan beide zijden het afdekkapje 81 bv. met behulp van een schroevendraaier.
2. Span de onderliggende schroef 80, naargelang het model, met een binnenzeskantsleutel van 8 mm of een speciale moer in overeenstemming met de draaimomentstandaardwaarde stevig aan (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).
3. Plaats de afdekkapje 81 terug.

VERSNELLINGSMECHANISME

NAAFVERSNELLINGEN

VERSNELLINGEN BEDIENEN

Om van versnelling te wisselen moet u aan het schakeldraaihandgreep draaien. Houd tijdens het schakelen kort uw trapbeweging in zodat de transmissie kan omschakelen.

INSTELLEN VAN DE VERSNELLINGEN /MONTEREN EN DEMONTEREN VAN HET ACHTERWIEL

WAARSCHUWING

ONGEVALGEVAAR!

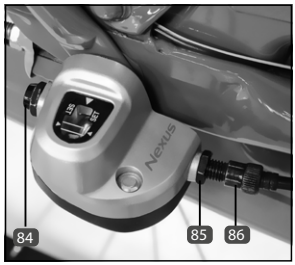
- **Bij foutief ingebouwde wielen kan het rem- en rijgedrag negatief worden beïnvloed.**
- **Span alle voorheen losgemaakte schroeven en moeren opnieuw stevig aan. Controleer of de borgveer correct zit. Het achterwiel kan anders tijdens het fietsen losraken! Voer na de montage voorzichtig een testrit uit.**

Hieronder vindt u omschrijvingen voor het instellen van de verschillende versnellingssystemen en het monteren en demonteren van het achterwiel:

SHIMANO NEXUS INTER 3

VERSNELLING INSTELLEN

1. Schakel de draaihandgreep van de 1e naar de 2e versnelling.
2. Controleer of de gele markering 82 in het midden aan de binnenzijde van beide grenslijnen 83 staat.
3. Als het versnellingssysteem moet worden afgesteld, maakt u eerst de contramoer 85 los.
4. Stel vervolgens het versnellingssysteem met behulp van de instelschroef 86 in.
5. Span na het instellen de contramoer 85 opnieuw stevig aan.
6. Controleer de correcte werking van het versnellingssysteem door meermaals de versnellingen door te schakelen.

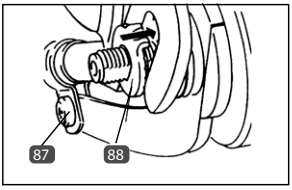


ACHTERWIEL DEMONTEREN

1. Stel op de draaihandgreep de 1e versnelling in.
2. Maak de bevestigingsschroef 84 aan de versnellingsbox los.
3. Verwijder de versnellingsbox.

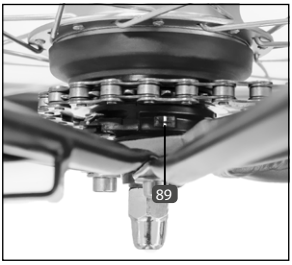
Nederlands

4. Trek nu de zichtbare versnellingspen uit het asboorgat.
5. Maak de schroef van de remtegenhouder 87 aan de linkerzijde van de fiets met een schroevendraaier los.
6. Maak de asmoeren aan beide zijden van het achterwiel met een sleutel van 15 mm los.



ACHTERWIEL MONTEREN

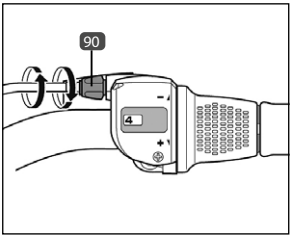
1. Stel op de draaihandgreep de 1e versnelling in.
2. Plaats de ketting op het tandwiel.
3. Plaats het achterwiel in het uitvaleinde. Let op dat het loopwiel recht in de opname zit en de ketting gepast gespannen is. (zie hoofdstuk Kettingspanning).
4. Plaats de borgveer 88 aan de linkerzijde op de as zodat de vertanding in het uitvaleinde ligt.
5. Plaats de onderlegschijf op de rechter aszijde.
6. Bevestig het loopwiel aan beide zijden met de asmoeren. Span deze met een sleutel van 15 m stevig aan (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).
7. Bevestig de tegenhouderbeugel met behulp van de kraagschroef 87 op de linkerzijde aan het frame.
8. Schuif de versnellingspen tot aan de aanslag en de asvoering op de rechterzijde.
9. Verzeker u ervan dat de 1e versnelling is ingesteld.
10. Steek de versnellingsbox, zoals afgebeeld op de rechter asmoer.
11. Maak de versnellingsbox met de onderste bevestigingsmoer 84 vast.
12. Stel de versnelling in (zie hoofdstuk Versnellingsmechanisme).



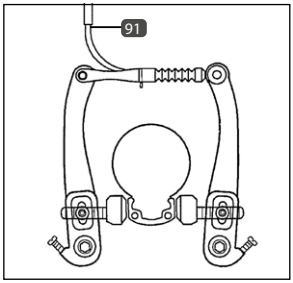
SHIMANO NEXUS INTER 7

VERSNELLING INSTELLEN

1. Schakel de draaihandgreep van de 1e naar de 4e versnelling.
2. Controleer de huidige versnellingsinstelling door beide gele markeringen aan de achterwielnaaf te bekijken (89). De versnelling is correct ingesteld wanneer beide markeringen precies tegenover elkaar op een hoogte liggen.
3. U stelt het versnellingssysteem af door aan de zwarte instelschroef aan de draaihandgreep van het versnellingsmechanisme te draaien (90).
4. Controleer de correcte werking van het versnellingssysteem

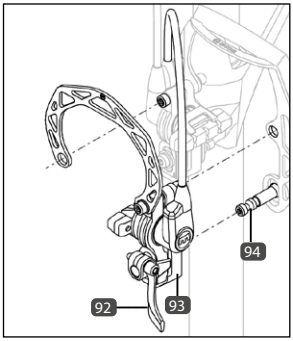


door meermaals de versnellingen door te schakelen.



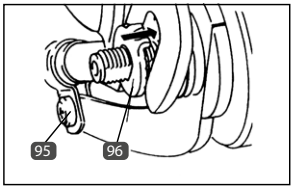
ACHTERWIEL DEMONTEREN

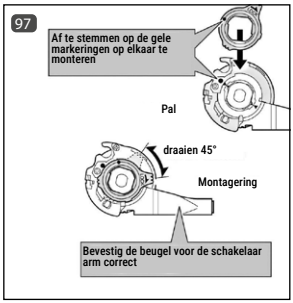
1. Schakel de draaihandgreep in de 1e versnelling.
2. V-Brake-velgrem Hang de remkabel 91 uit om het loopwiel later makkelijker te kunnen verwijderen.
   Hydraulische velgrem: Open de snelspanhendel 92 van de velgrem [OPEN].
3. Hydraulische velgrem: Verwijder de remcilinder 92 van de Cantilever-sokkel 94 om de fiets later makkelijker te kunnen verwijderen.
4. Maak de remtegenhouder aan de linkerzijde van de fietsen 1 los.
5. Maak de asmoeren aan beide zijden van het achterwiel met een sleutel van 15 mm los.
6. Neem beide asmoeren en de borgveren 96 van de as af.
7. Trek het achterwiel uit het uitvaleinde.
8. Om het achterwiel van de versnellingskabel los te maken, draait u de borgring 97 ca. 45° tegen de richting van de wijzers van de klok. U kunt de borgring en versnellingsarm nu van het achterwiel verwijderen.



ACHTERWIEL MONTEREN

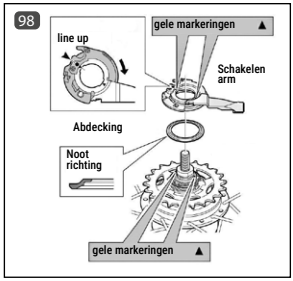
1. Plaats de versnellingsarm op de naaf van het achterwiel. Let op dat de gele markeringen van de schakelarm een gelijke dekking vertonen met de gele markeringen van de naaf (98).
2. Plaats de borgring op de versnellingsarm en draai deze ca. 45° in de richting van de wijzers van de klok (97 + 98).
3. Plaats het achterwiel in het uitvaleinde.
4. Plaats de borgveren op de as zodat de vertanding in het uitvaleinde ligt (99).
5. Maak het achterwiel met de asmoeren vast. Let op dat het loopwiel recht in de opname zit en de ketting gepast gespannen is (zie hoofdstuk Kettingspanning).
6. Bevestig de tegenhouderbeugel met behulp van de kraagschroef op de linkerzijde aan het frame (95).
7. V-Brake-velgrem Hang de remkabel 91 terug in.
   Hydraulische velgrem: Plaats de remcilinder 93 terug op de Cantilever-sokkel 94.
8. Hydraulische velgrem: Sluit de snelspanhendel 92 [CLOSE]. Als de hendel te makkelijk kan worden gesloten, moet de snelspanschroef afgesteld worden (zie hoofdstuk Remmen).
8. Controleer of de velgrem correct werkt. Stel ze eventueel op-

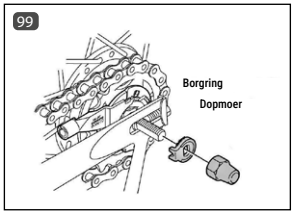




Nederlands

nieuw in (zie hoofdstuk Remmen).
9. Stel de versnelling in (zie hoofdstuk Versnellingsmechanisme instellen).



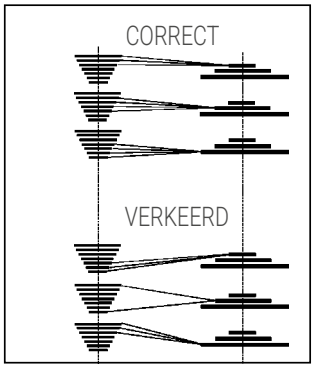


DERAILLEUR

ONGEVALGEVAAR!

- **Trap tijdens het schakelen niet achteruit aangezien de ketting anders kan afspringen.**

VERSNELLINGEN BEDIENEN

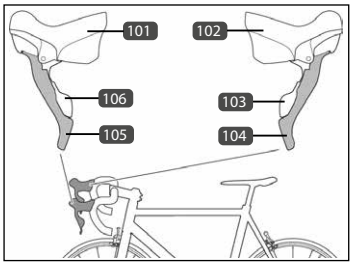


Vermijd dat de ketting te schuin loopt aangezien dit anders tot sleepgeluiden kan komen en leidt tot een hogere slijtage van het kettingblad, het tandwiel en ketting (100).

Voer bij een kettingversnellingsmechanisme het schakelen pas uit wanneer u een beetje kracht uit de pedalen hebt weggenomen.

RAPIDFIRE SCHAKELHENDEL

U kunt de versnellingen van het kettingversnellingsmechanisme met behulp van de linker en rechter schakelhendel precies schakelen. Met de rechter schakelhendel schakelt u de achterste derailleur en met de linker (indien aanwezig) het voorste kettingblad.



DUBBELE BEDIENINGSHENDELS

Met de rechter schakel-/remhendel 102 wordt de achterderailleur geschakeld en met de linker 101 het voorste kettingblad.

Om naar een groter tandwiel/kettingblad te schakelen, duwt u de hendel 104/105 naar binnen. Om naar een kleiner tandwiel/kettingblad te schakelen, duwt u de hendel 106/103 naar binnen.

DRAAIHANDGREEPSCHAKELAAR

Draai aan de draaihandgreepschakelaar om van versnelling te wisselen. Het kijkvenster aan de draaihandgreepschakelaar geeft de ingestelde versnelling weer.
Met de rechter schakelhendel schakelt u de achterste derailleur en met de linker het voorste kettingblad.

INSTELLING

Elke derailleur moet regelmatig worden afgesteld. Als dit niet gebeurt, moet u rekening houden met verhoogde slijtage, verminderd schakelcomfort tot zelfs een defect van de derailleur.

Let daarom altijd op dat de derailleur correct werkt. Als u bv. de versnellingen niet meer probleemloos kunt schakelen of u hoort bij het schakelen ongewone geluiden, moet de derailleur meestal worden afgesteld.

VOORBEREIDENDE WERKEN

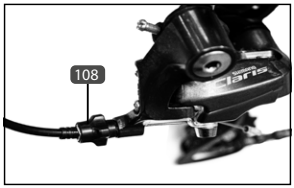
Voor u met de schakelinstellingen begint, controleer u eerst de volgende zaken:

1. Controleer of de versnellingskabels of kabelomhulsels vuil zijn.
2. Het achterwiel moet vast zitten en mag in geen geval speling hebben.
3. De derailleur mag niet gebogen zijn. Kijk hiervoor van achteraf naar beide versnellingsrollen. Deze moeten precies op elkaar liggen zodat de ketting van de spanrol naar de geleidingsrol helemaal recht loopt.

KABELSPANNING INSTELLEN

Als de derailleur verkeerd is opgesteld, volstaat het vaak om de kabelspanning aan de linker of rechter schakelhandgreep af te stellen:

1. Span de schroef 107/108 een klein beetje aan.
2. Controleer of de versnellingen zuiver kunnen worden versteld. Als dit niet het geval is, spant u de schroef nog een klein beetje meer aan. Draai ze evt. ook in de tegenovergestelde richting.



Als de derailleur met behulp van de kabelspanning niet kan worden afgesteld, moet de derailleur opnieuw worden ingesteld.

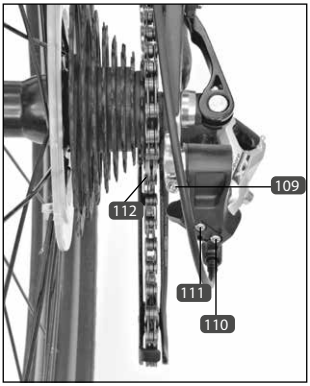
Nederlands

DERAILLEUR INSTELLEN

ATTENTIE

ONGEVALGEVAAR!

- **Als de derailleur niet correct is ingesteld kan dit tot schade aan de ketting en derailleur leiden. De derailleur kan bij verkeerde instelling in de spaken terechtkomen.**



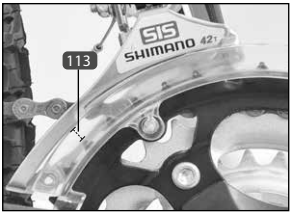
1. Schakel de ketting naar het grootste kettingblad en het kleinste tandwiel op het achterste derailleur.
2. Draai nu aan stelschroef 111, tot de geleidingsrol 112 precies onder het kleinste tandwiel staat.
3. Schakel de ketting naar het kleinste kettingblad en het grootste tandwiel op het achterste derailleur.
4. Ook hier moet de geleiderrol precies onder het tandwiel staan. Corrigeer dit eventueel met behulp van de stelschroef L 110. Let op dat de ketting in geen geval de spaken raakt.
5. Stel met de instelschroef 107/108 de kabelspanning af. De ketting moet vlot in beide richtingen kunnen worden geschakeld.
6. Met stelschroef B 109 stelt u de omvatting van het tandwiel in. Op het grootste tandwiel moet de afstand tussen de tanden van de bovenste geleidingsrol van de derailleur en de cassettetanden vijf tot zeven millimeter bedragen.

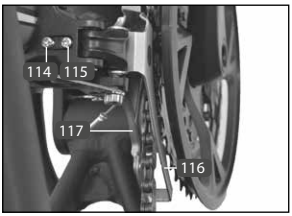
VOORDERAILLEUR INSTELLEN

ATTENTIE

Gevaar voor schade!

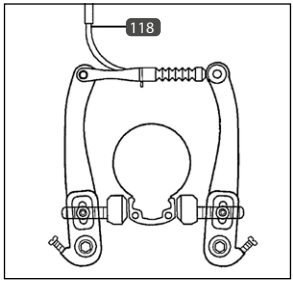
- **Als er tijdens het fietsen sleepgeluiden aan de voorderailleur optreden, controleert u onmiddellijk de instelling van de voorderailleur. Er kan anders schade aan de ketting en het versnellingsmechanisme optreden.**

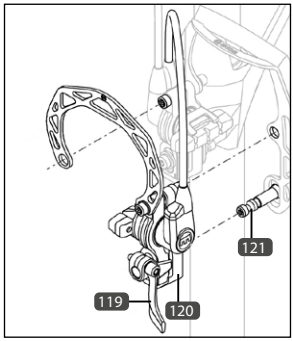




1. De geleider van de derailleur moet 2-3 millimeter boven de tanden van het grootste blad staan en parallel met de grootste derailleur verlopen (113). Corrigeer evt. de positie van de derailleur.
2. Schakel naar de kleinste derailleur en het grootste tandwiel van de derailleur om het draaibreik van de derailleur in te stellen.
3. Draai schroef L 114 zover uit dat de ketting zonder slepen langs de binnenste geleider 117 loopt.
4. Schakel naar het grootste kettingblad en naar het kleinste tandwiel van de derailleur.
5. Stel de ketting met behulp van schroef H 115 af zodat ze zonder te slepen voorbij de buitenste geleider 116 loopt.

ACHTERWIEL DEMONTEREN





1. V-Brake-velgrem Hang de remkabel 118 om het loopwiel later makkelijker te kunnen verwijderen.
   Hydraulische velgrem: Open de snelspanhendel 119 van de velgrem [OPEN].
2. Hydraulische velgrem: Verwijder de remcilinder 120 van de Cantilever-sokkel 121 om de fiets later makkelijker te kunnen verwijderen.
3. Maak de asmoeren aan beide zijden van het achterwiel los met een sleutel van 15 mm of maak de hendel van de snelspanner (naargelang de uitrusting) los.
4. Verwijder de asmoeren en onderlegschijven.
5. Trek het achterwiel uit het uitvaleinde.

ACHTERWIEL MONTEREN

1. Plaats de ketting op het tandwiel.
2. Plaats het achterwiel in het uitvaleinde. Let op dat het loopwiel recht in de opname zit.
3. Steek de schakelbeschermbeugel (indien aanwezig) en de onderlegschijven op de as.
4. Bij modellen zonder snelspanner: Bevestig het wiel met een sleutel van 15 mm aan beide zijden met de asmoeren. Span de asmoeren opnieuw aan (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).
   Bij modellen met snelspanner: Sluit de snelspanner op een correcte manier (zie hoofdstuk Snelspanner).
5. V-Brake-velgrem Hang de remkabel 118 terug in.
   Hydraulische velgrem: Plaats de remcilinder 120 terug op de Cantilever-sokkel 121.
6. Hydraulische velgrem: Sluit de snelspanhendel 119 [CLOSE]. Als de hendel te makkelijk kan worden gesloten, moet de snelspanschroef afgesteld worden (zie hoofdstuk Remmen).
7. Controleer of de rem correct werkt en stel ze evt. af (zie hoofdstuk Remmen).
8. Stel de versnelling in (zie hoofdstuk Versnellingsmechanisme).

KETTING

ATTENTIE

ONGEVALGEVAAR!

- **De ketting moet altijd voldoende gesmeerd zijn aangezien ze anders kan breken. Bij modellen met een terugtraprem werkt ze dan niet meer!**

Reinig en smeer de ketting regelmatig (in het bijzonder na regenachtige ritten) met fijne olie of kettingspray. Dep de overbodige olie met een doek af.

KETTINGSPANNING (ALLEEN BIJ MODELLEN MET NAAFVERSNELLING)

ATTENTIE

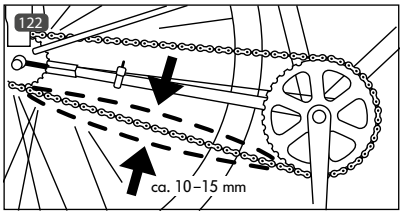
ONGEVALGEVAAR!

- **Een te los gespannen ketting kan tijdens het fietsen afvallen. In dit geval werkt de terugtraprem niet meer!!**

Door het uitzetten van de ketting dat door de gebruiksomstandigheden wordt bepaald, is een regelmatige controle van de kettingspanning nodig. Een verkeerd aangespannen ketting kan tot verhoogde slijtage leiden en storende geluiden tijdens het fietsen veroorzaken.

KETTINGSPANNING CONTROLEREN

1. Zet de fiets op de standaard.
2. Controleer of de ketting max. 10-15 mm naar boven of onder kan worden gedrukt (122).



KETTINGSPANNING INSTELLEN

WAARSCHUWING

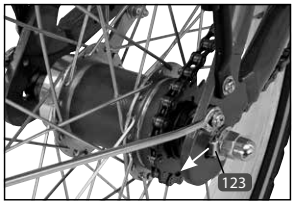
ONGEVALGEVAAR!

- **Het achterwiel moet recht in de asopname zitten aangezien anders het rem- en rijgedrag negatief kunnen worden beïnvloed.**
- **Span alle voorheen losgemaakte schroeven en moeren opnieuw stevig aan. Controleer of de borgveer correct zit. Het achterwiel kan anders tijdens het fietsen losraken! Voer na de montage voorzichtig een testrit uit.**

AAFVERSNELLINGSMECHANISME ZONDER SCHAKELBOX

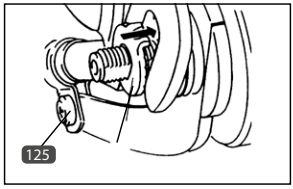
1. Maak de asmoeren 123 aan beide zijden van het achterwiel met een sleutel van 15 mm los.
2. Verschuif het achterwiel om de kettingspanning in te stellen.

3. Let op dat het loopwiel recht in de opname zit en de ketting nu gepast gespannen is.
4. Bevestig het wiel met een sleutel van 15 mm aan beide zijden met de asmoeren. Span de asmoeren opnieuw aan in overeenstemming met de draaimomentstandaardwaarde (zie hoofdstuk Draaimomentstandaardwaarden).



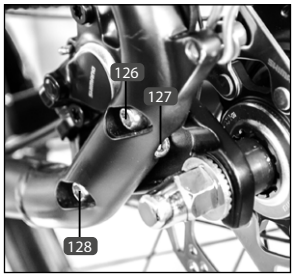
SHIMANO NEXUS INTER 3

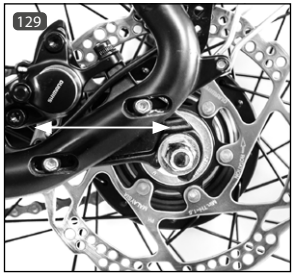
1. Stel op de draaihandgreep de 1e versnelling in.
2. Maak de bevestigingsschroef 124 los.
3. Verwijder de versnellingsbox.
4. Trek nu de zichtbare versnellingspen uit het asboorgat.
5. Maak met een schroevendraaier de schroef van de remtegenhouder 121 los.
6. Maak de asmoeren aan beide zijden van het achterwiel met een sleutel van 15 mm los.
7. Verschuif het achterwiel om de kettingspanning in te stellen. Let daarbij op dat het loopwiel recht in de opname zit.
8. Bevestig de tegenhouderbeugel opnieuw met behulp van de kraagschroef 125 op het frame.
9. Schuif de versnellingspen tot aan de aanslag en de asvoering op de rechterzijde.
10. Steek de versnellingsbox, zoals afgebeeld op de rechter asmoer.
11. Maak de versnellingsbox met de onderste bevestigingsmoer 124 vast.
12. Stel de versnelling in (zie hoofdstuk Versnellingsmechanisme).



NAAFVERSNELLING MET SCHIJFREMMEN

1. Draai de twee schroeven 126 + 128 aan weerszijden van het frame los met een 5 mm-inbussleutel.
2. Draai de borgschroef 127 aan weerszijden los met een 5 mm-inbussleutel.
3. Verschuif nu het achterwiel om de kettingspanning in te stellen (129). Draai hiertoe de borgschroef 124 zover vast tot de juiste positie is bereikt. Let erop dat het wiel recht in de opname valt en de ketting goed gespannen is (zie hoofdstuk Kettingspanning controleren).
4. Trek de schroeven 126 + 128 strak aan (zie hoofdstuk Draaimomentgegevens).





Nederlands

VERVOEREN VAN PERSONEN/LASTEN

WAARSCHUWING

ONGEVALGEVAAR!

- Het rij- en remgedrag van de fiets verandert wanneer u de fiets belast. De remweg verlengt soms aanzienlijk door het bijkomende gewicht.
- Gebruik voor een veilig transport speciale fietstassen, korven of spaninrichtingen. Gebruik voor het bevestigen van de lading geen losse riemen aangezien deze in de wielen kunnen vast raken.
- Bedek tijdens het transport de verlichting niet zodat u in het duister of bij slecht zicht door andere weggebruikers wordt gezien.
- Verdeel de lading altijd gelijkmatig zodat het rijgedrag (in het bijzonder in de bochten) niet meer dan nodig beïnvloed wordt.

GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

- Het maximum toegelaten totaalgewicht van de fiets mag niet meer bedragen dan de in het hoofdstuk "Technische gegevens" aangegeven waarde. Het totaalgewicht omvat naast de fiets ook de fietser en alle belasting (bv. fietskorf en zijtassen met inhoud, kinderzitje incl. kind, aanhanger en aanhangerlast, etc.) Een overschrijding kan tot schade en zelfs een breuk aan onderdelen leiden.
- De op de bagagedrager of korf aangegeven maximaal toegelaten belasting mag niet worden overschreden.
- Hang bij het transport geen zakken of andere voorwerpen aan het stuur. Het stuur kan anders breken of het rijgedrag wordt negatief beïnvloed.

KINDERZITJE

ATTENTIE

ONGEVALGEVAAR!

- In Duitsland mogen kinderen onder de 7 jaar alleen op een fiets worden vervoerd wanneer er hiervoor speciaal voorziene en toegelaten kinderzitjes worden gebruikt en de fietser tenminste 16 jaar oud is (Verkeersreglement). Let bij gebruik van een kinderzitje op het maximum toegelaten gewicht van het kind en lees aandachtig de gebruiksaanwijzing van de fabrikant.
- Let bij de montage van een kinderzitje op dat alle veerringen die zich onder het zadel bevinden, volledig omhuld zijn aangezien anders de vingers en andere ledematen gekneld kunnen raken.

GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

- Let op de veiligheidsinstructies van de fabrikant van het kinderzitje en lees aandachtig de gebruiksaanwijzing van het kinderzitje.
- Gebruik alleen geschikte kinderzitjes die overeenstemmen met DIN EN 14344.
- Monteer geen kinderzitje aan de zadelpen omdat deze anders kan breken. De bagagedrager is ook niet goedgekeurd voor plaatsing van een kinderzitje. Gebruik in plaats daarvan een kinderzitje dat aan de zitbuis is bevestigd.

TRAILERS

ATTENTIE

ONGEVALGEVAAR!

- **Lees aandachtig de gebruiksaanwijzing van de trailer en let op de veiligheidsinstructies van de trailerfabrikant.**
- **Maakt u zich eerst weg van de openbare weg met het nieuwe rij- en remgedrag van de fiets met trailer vertrouwd!**
- **Het maximum toegelaten totaalgewicht van de fiets mag niet meer bedragen dan de in het hoofdstuk "Technische gegevens" aangegeven waarde. Het totaalgewicht omvat naast de fiets ook de fietser en alle belasting (bv. fietskorf en zijtassen met inhoud, kinderzitje incl. kind, aanhanger en aanhangerlast, etc.) Een overschrijding kan tot schade en zelfs een breuk aan onderdelen leiden.**

TREKKING | CITY

In principe is het mogelijk om dat soort fietsen met een aanhanger te gebruiken. Er zijn, naargelang het gebruiksdoel, verschillende soorten en types trailers beschikbaar. Let bij trailers voor personenvervoer vooral op dat ze ook veilig zijn. Trailers met een veiligheidszegel moeten in elk geval de voorkeur krijgen.

URBAN | MTB | PLOOIFIETS | JEUGD | GRAVEL

Dit type fietsen is omwille van dies constructie niet bestemd om met een trailer te worden gebruikt.

Nederlands

DIEFSTALBESCHERMING

Neem in uw eigen belang een beveiligingssysteem tegen diefstal mee. Sluit de fiets altijd, ook wanneer u deze slechts korte tijd onbeheerd achter laat. Gebruik uitsluitend sloten en veiligheidsinrichtingen die op hun veiligheid zijn getest. Wij raden sloten van het merk PROPHETE aan.

ONDERHOUD

WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR BREUK EN ONGEVALLEN!

- De fiets moet regelmatig worden gecontroleerd en onderhouden. Alleen zo kan worden verzekerd dat hij continu met de veiligheidstechnische vereisten overeenstemt en correct werkt. Voer daarom, afhankelijk van de gebruiksfrequentie (min. echter eenmaal per jaar) de in de afzonderlijke hoofdstukken beschreven controleen onderhoudsvoorschriften uit.
- De in de fiets ingebouwde schroeven en moeren moeten regelmatig (min. echter elke 3 maanden) op hun vaste zitting worden gecontroleerd en evt. tot de juiste dichtheid worden aangespannen. Alleen zo kan worden verzekerd dat de fiets continu met de veiligheidstechnische vereisten overeenstemt en correct werkt. Uitgezonderd zijn de afstelschroeven aan de versnellings- en remonderdelen.
- Voer herstellings-, onderhouds- en instelwerken uitsluitend zelf uit wanneer u over voldoende vakkennis en overeenkomstig gereedschap beschikt. Dit geldt in het bijzonder voor werken aan de remmen. Verkeerde of ontoereikende herstellings-, onderhouds- of instelwerken kunnen tot schade aan de fiets , defecten en zo ongevallen leiden.
- De fiets of de afzonderlijke onderdelen worden tijdens het gebruik, bij ongevallen of verkeerde behandeling aan hoge belasting blootgesteld. Elk type scheur, kras of kleurverandering kan een aanwijzing zijn dat het betrokken onderdeel plots kan uitvallen. Dit geldt in het bijzonder voor gebogen of beschadigde veiligheidsrelevante onderdelen, zoals bv. frame, vork, stuur, stuurpen, zadel, zadelsteun, bagagedrager, alle remonderdelen (speciale remhendel & remvoeringen), verlichtingsinrichtingen, kruk, wielen, aanhangerkoppelingen, banden en leidingen. Stel deze defecte onderdelen in geen geval af, maar vervang deze onmiddellijk door originele vervangonderdelen.
- Gebruik bij het vervangen van onderdelen uitsluitend originele vervangonderdelen aangezien alleen deze speciaal op de fiets zijn afgestemd en een probleemloze werking kunnen garanderen. Dit geldt in het bijzonder voor veiligheidsrelevante onderdelen, zoals bv. frame, vork, stuur, stuurpen, zadel, zadelsteun, bagagedrager, alle remonderdelen (speciale remhendel & remvoeringen), verlichtingsinrichtingen, kruk, wielen, aanhangerkoppelingen, banden en leidingen. Als externe onderdelen voor de vervanging gebruikt, kan dit tot schade en defect van veiligheidsrelevante onderdelen leiden.

ALGEMENE ONDERHOUDSINSTRUCTIES

ATTENTIE

ONGEVALGEVAAR!

- **Let op dat er geen onderhoudsmiddel, vet of olie op de remmen, remschijven of banden terechtkomt aangezien het remvermogen anders kan verminderen of de wielen kunnen slippen.**
- **Gebruik voor de reiniging nooit hogedruk- of stoomreinigers aangezien dit tot schade kan leiden (bv. elektronische en lakschade, schade door roestvorming in de lagers, etc.). Reinig de fiets in de plaats met de hand met warm water, een fietsreinigingsmiddel en een zachte spons.**
- **Gebruik geen agressieve reinigingsmiddelen aangezien deze bv. de lak kunnen aantasten. Breng na het reinigen in de handel verkrijgbare fietsconserverings- en polijstmiddelen aan, in het bijzonder op de corrosiegevoelige onderdelen.**
- **Om roestvorming te voorkomen moet de fiets op plaatsen met zouthoudende lucht (in de buurt van de kust) vaker worden onderhouden en in elk geval met conserverende onderhoudsmiddelen behandeld.**

Reinig de fiets regelmatig (min. eenmaal per jaar) om schade en vliegroest te voorkomen. In het bijzonder na ritten bij regen of in de winter kan het anders door opspattend of zouthoudend water tot roestvorming komen.

FIETS OPSLAAN

Reinig en bewaar de fiets voor het opslaan, zoals beschreven in hoofdstuk Onderhoud. Bewaar de fiets op een droge, en tegen grote temperatuurschommelingen beschermde ruimte aangezien deze anders slecht op chroom en metalen onderdelen kunnen uitwerken. Voor de banden is het aangewezen om de fiets hangend op te slaan.

LENTECONTROLE

Voer na een langere standtijd een controle uit bovenop de normale onderhoudswerken die in het hoofdstuk Eerste ingebruikname/controles voor het begin van een rit beschreven zijn. Controleer in het bijzonder de werking van de remmen, het versnellingsmechanisme, de verlichting, de luchtdruk en de vaste zitting van de schroeven, moeren en snelspanners. Smeer, indien nodig, ook de ketting.

ONDERHOUDSWERKEN

Een optimaal en veilig gebruik van de fiets kan uitsluitend door een regelmatig en correct onderhoud worden verzekerd.

De volgende werken moeten in het kader van het onderhoud in overeenstemming met de aangegeven intervallen van het onderhoudsplan worden uitgevoerd. Wij raden aan dat deze door een vakman met geschikt gereedschap worden uitgevoerd.

Wij raden aan dat deze door een vakman met geschikt gereedschap worden uitgevoerd.

BANDEN

Profieldiepte, luchtdruk, poreusheid en schade controleren, reinigen en evt. luchtdruk corrigeren of vervangen.

WIEL| VELG

Bevestiging, velgslijtage, ronde loop, lagering op speling, velg op slag in de hoogte/zijdelings controleren evt. aanspannen, instellen of vervangen.

SPAKEN

Spaakspanning controleren, evt. aanspannen of beschadigde spaken vervangen.

REMMEN

Instelling, slijtage, werking en dichtheid van de remslangen controleren, beweeglijke onderdelen en lagers van de remonderdelen en bowdenremkabels oliën, reinigen, evt. instellen, versleten of defecte remonderdelen vervangen.

VERLICHTING | REFLECTOREN

Instelling, werking, kabel-/steekverbindingen controleren, evt. instellen of vervangen

STUUR | STUURPEN

Instelling en op vaste zitting controleren, reinigen, evt. instellen

STUURKOPLAGER

Instelling, werking, vlotte gang en op speling controleren, insmeren, evt. instellen of vervangen.

ZADEL | ZADELSTEUN

Instelling, op vaste zitting controleren, reinigen, geveerde zadelsteun op speling controleren en insmeren, zadelsteunbuis insmeren en evt. instellen, aanspannen of vervangen.

FRAME

Op schade (scheuren en vervormingen) controleren, reinigen, evt. vervangen.

VORK

Op schade (scheuren en vervormingen) en op speling controleren (uitsluitend veervork) controleren, reinigen, veervork insmeren evt. vervangen

VERSNELLINGSMECHANISME

Instelling, slijtage en werking controleren, reinigen, opslag van de bewegende onderdelen en bowdenversnellingskabels insmeren, evt. instellen, vervangen.

KETTING

Reinigen en evt. ketting smeren, kettingspanning en slijtage controleren, evt. vervangen.

KRUK| PEDALEN | KETTINGWIELBESLAG

Werking, lager op speling, slijtage en op vaste zitting controleren, reinigen, evt. instellen, aanspannen of vervangen.

SCHROEFVERBINDINGEN| SNELSPANNERS | OVERIGE ONDERDELEN | ACCESSOIRES

Instelling, op vaste zitting en werking controleren, reinigen, evt. instellen, aanspannen of vervangen

ONDERHOUDSPLAN

De in het onderhoudsplan aangegeven werken omvatten, indien nodig, het reinigen, smeren en instellen van het onderdeel of het vervangen van de betrokken onderdelen bij slijtage of schade. Meer informatie met betrekking tot de uit te voeren onderhoudswerken vindt u in het vorige hoofdstuk.

Wij raden aan dat deze door een vakman met geschikt gereedschap worden uitgevoerd.
Bij schade die door het niet in acht nemen van het onderhoudsplan en de overeenkomstige onderhoudswerken ontstaat, kan de garantie of waarborg geweigerd worden.

ONDERDEEL	INGEBRUIKNAME	500 KM OF 6 MAANDEN *	1000 KM OF 12 MAANDEN *	ELKE 1000 KM OF 12 MAANDEN *
BANDEN	x	x	x	x
WIEL/VELG	-	x	x	x
SPAKEN	-	x	x	x
REMMEN	x	x	x	x
VERLICHTING / REFLECTOREN	x	x	x	x
STUUR / STUURPEN	x	x	x	x
STUURKOPLAGER	-	x	x	x
ZADEL / ZADELSTEUN	x	x	x	x
FRAME	-	x	x	x
VORK	-	x	x	x
VERSNELLINGSMECHANISME	x	x	x	x
KETTING	-	x	x	x
KRUK / PEDALEN / KETTINGWIELBESLAG	-	x	x	x
OVERIGE ONDERDELEN / ACCESSOIRES	-	x	x	x
SCHROEFVERBINDING. /SNELSPANNER	x	voor elke rit		

* Naargelang wat (tijd of kilometers) zich het eerst voordoet. Bij intensief gebruik gelden er kortere intervallen.

UITGEVOERDE ONDERHOUDSWERKEN

De volgende onderhoudswerken moeten in het kader van de intervallen in het onderhoudsplan en de beschreven onderhoudswerken worden uitgevoerd:

1E ONDERHOUD	2E ONDERHOUD	3E ONDERHOUD	4E ONDERHOUD
Uitgevoerd op:	**Uitgevoerd op:**	**Uitgevoerd op:**	**Uitgevoerd op:**
(Stempel/ handtekening)	(Stempel/ handtekening)	(Stempel/ handtekening)	(Stempel/ handtekening)
5E ONDERHOUD	**6E ONDERHOUD**	**7E ONDERHOUD**	**8E ONDERHOUD**
Uitgevoerd op:	**Uitgevoerd op:**	**Uitgevoerd op:**	**Uitgevoerd op:**
(Stempel/ handtekening)	(Stempel/ handtekening)	(Stempel/ handtekening)	(Stempel/ handtekening)

DRAAIMOMENTSTANDAARDWAARDEN

WAARSCHUWING

GEVAAR VOOR SCHADE EN ONGEVALLEN!

- **De in de fiets ingebouwde schroeven en moeren moeten regelmatig (zie onderhoudsplan) op hun vaste zitting worden gecontroleerd en evt. tot de juiste dichtheid worden aangespannen. Alleen zo kan worden verzekerd dat de fiets continu met de veiligheidstechnische vereisten overeenstemt en correct werkt.**
- **Als schroeven en moeren te strak worden aangespannen, kunnen deze breken.**
- **Als onderdelen met draaimomentstandaardwaarden zijn gemarkeerd, moeten deze worden nageleefd.**
- **De draaimomentstandaardwaarden voor overige schroefverbindingen gelden niet voor afstelschroeven aan schakel- en remonderdelen.**

Houd de aanspandraaimomenten nauwkeurig aan met behulp van een draaimomentsleutel.

Wielmoeren, vooraan	20–25 Nm
Wielmoeren, achteraan	25–30 Nm
Krukarm, staal	30 Nm
Krukarm, alu	30–35 Nm
Pedalen	30–35 Nm
Stuur klembokschroef (M6)	10–14 Nm
Stuur klembokschroef (4xM5)	6 Nm
Zijdelingse klemschroeven (A-head)	9–11 Nm
Hoekverstelschroef (stuur)	18–30 Nm
Stuurbeugelbevestiging	20–30 Nm

Remschoenen	5–7 Nm
Remschijfbevestiging	5–7 Nm
Zadelsteunklemring	8–12 Nm
Zadelkolf	18–22 Nm
Demper/Shock	10 Nm
Bevestiging banddynamo	15 Nm

OVERIGE STAALSCHROEVEN					OVERIGE VA-SCHROEVEN A2/A4		
GROOTTE / WEERSTANDSCATEGORIE	5,6	6,8	8,8	10,9	50	70	80
M3	0,7 Nm	0,9 Nm	1,2 Nm	1,7 Nm	-	-	-
M4	1,7 Nm	2,1 Nm	2,8 Nm	4,1 Nm	-	-	-
M5	3,4 Nm	4,3 Nm	5,5 Nm	8,1 Nm	1,7 Nm	3,5 Nm	4,7 Nm
M6	5,9 Nm	7,3 Nm	9,6 Nm	14 Nm	3 Nm	6 Nm	8 Nm
M8	14,3 Nm	17,8 Nm	23 Nm	34 Nm	7,1 Nm	16 Nm	22 Nm

FOUTEN VERHELPEN

FOUT	OORZAAK	OPLOSSING
Verlichting werkt niet	Verkeerde bediening Kabel defect Stekkercontact los Verlichting defect	Verlichting inschakelen Kabel vervangen Stekkercontacten verbinden Verlichting/LED-lamp vervangen
Onvoldoende remvermogen	Remvoering versleten Remmen verkeerd ingesteld Remmen bij permanente belasting te warm gelopen (bv. bij lage bergafdaling)	Remvoeringen vervangen Rem instellen Alle remmen afwisselend gebruiken
Versnellingen schakelen niet zuiver of kunnen niet worden ingesteld	Versnellingsmechanisme versteld Schakelonderdelen defect of gebogen	Versnelling instellen Versnellingsonderdeel vervangen
Ongewone fietsgeluiden treden op	Pen-/stuurschroeven niet stevig aangespannen Ketting niet voldoende gesmeerd Ketting te strak aangespannen Krukbevestiging niet strak aangespannen	Pen-/stuurschroeven aanspannen Ketting smeren Ketting opnieuw aanspannen Krukbevestiging aanspannen
Fiets rijdt "moeilijk"	Luchtdruk te laag Rem sleept Te hoge versnelling ingeschakeld	Luchtdruk verhogen Rem instellen Lage versnelling instellen
Geen of onvoldoende vering	Veerelement te strak aangespannen	Vering zachter instellen

WAARBORG | GARANTIE

1. GARANTIE

Garantieclaims kunnen binnen een periode van maximum 2 jaar, gerekend vanaf de aankoopdatum, worden ingediend. De garantie is beperkt tot de herstelling of vervanging van het beschadigde onderdeel / fiets en gebeurt naar ons goeddunken. Onze garantie is altijd gratis voor u. Ze geldt echter niet wanneer andere gebreken, zoals materiaal- en bewerkingsfouten worden vastgesteld.

GARANTIE OF FRAME-/VORKBREUK

Er geld een garantie van 10 jaar op breuken van het frame en de vork. De garantie begint vanaf de aankoopdatum. In geval van vork- of framebreuk vervangen wij bij het voorleggen van het aankoopbewijs de fiets of bieden u een voucher aan, na het aftrekken van een gebruiksforfait. De hoogte van het gebruiksforfait is afhankelijk van het tijdstip waarom u de fiets hebt gekocht. De garantie geldt niet wanneer andere gebreken, zoals materiaal- en bewerkingsfouten worden vastgesteld.

2. De aanspraak op garantie moet worden bewezen door middel van het voorleggen van het aankoopbewijs door de koper.

3. Het onderzoeken van de storing en diens oorzaken gebeurt steeds door onze klantendienst. De in het kader van de garantie vervangen onderdelen worden onze eigendom.

4. Bij een gerechtvaardigde garantievordering nemen wij de verzendingskosten en de kosten voor het monteren en demonteren voor onze rekening.

5. Wanneer de fiets door derden of door het monteren van externe onderdelen is gewijzigd of opgetreden gebreken in hun oorsprong verband houden met de wijziging, vervalt de aanspraak of garantie. Verder vervalt de aanspraak op garantie wanneer de in de gebruiksaanwijzing opgenomen instructies over de behandeling en het gebruik van de fiets niet worden nageleefd.
   Dit heeft in het bijzonder betrekking tot het voorgeschreven gebruik en de onderhoudsinstructies.

6. Niet inbegrepen in de garantie zijn:
   - Onderdelen die onderhevig zijn aan slijtage of verbruik
     (met uitzondering van duidelijke materiaal- of fabricagefouten), zoals bv.:

– Banden	– Verlichting	– Zadel
– Remonderdelen	– Standaard	– Accu/batterij
– Ketting	– Ringwielen	– Handgrepen/beslag
– Zekering	– Versnellingstandwiel	– Stickers/decor
– Kabels	– Bowdenkabels	– etc

- Schade die te wijten is aan:
  - het niet gebruiken van originele vervangonderdelen.
  - het foutief monteren van onderdelen door de koper of derden.
  - Schade die door steenslag, hagel, strooizout, industriële gassen gebrekkig onderhoud, ongeschikte onderhoudsmiddelen, etc. zijn ontstaan.
- verbruiksmateriaal dat geen verband houdt met herstellingswerken aan erkende storingen.
- alle onderhoudswerken of andere werken die door slijtage, ongeval of bedrijfsomstandigheden, zoals fietstochten waarbij de informatie van de fabrikant niet in acht wordt genomen, ontstaat.
- alle gebeurtenissen, zoals rookontwikkeling, schommelingen, kleurveranderingen, slijtage, etc. die de basis- en rijeigenschappen niet in gevaar brengen.
- Kosten voor onderhouds-, controle- en reinigingswerken.

7. De aanspraak op de garantie geeft de klant alleen het recht om de herstelling van het gebrek te vorderen. Aanspraken op teruggave of korting op de aankoopprijs gelden pas na het mislukken van de herstelling. Het vervangen van rechtstreeks of onrechtstreekse schade wordt niet gewaarborgd.
8. Door een uitgevoerde garantievordering wordt de garantieduur niet vernieuw, noch verlengd. Het is onmogelijk om de garantie te laten gelden na het verlopen van de garantieduur.
9. Andere dan de huidige afspraken zijn uitsluitend geldig wanneer ze door de fabrikant schriftelijk zijn bevestigd.
10. Als u met de door u aangekochte fiets een technisch probleem hebt, wendt u zich tot uw verkoper of de voor uw land bevoegde klantendienst:

NL B

FSN Plus B.V.
Maagdenburgstraat 18
NL-7421 ZC Deventer

Telefoon: +31-(0)570-606 939
E-Mail: service@fsnplus.nl
Web: www.fsnplus.nl

Als onze onderhoudstechnicus vaststelt dat het niet om een garantiegeval gaat, moeten wij u de bewerkingskosten aanrekenen.

Controleer daarom vooraf of de schade niet door eigen schuld of omwille van gebrekkig onderhoud is ontstaan. U kunt dit vooraf met onze klantendienst (bv. per e-mail met een foto van het defecte onderdeel) bespreken.

AFVOER

Veel grondstoffen van de fiets zijn recyclebaar. Met het hergebruik, de recycling of andere vormen van terugwinning van levert u een belangrijke bijdrage voor de bescherming van ons milieu.

Vraag bij uw stedelijke of gemeentelijke overheid na waar het bevoegde afvoerpunt is. U krijgt daar uitvoerige informatie over de correcte afvoer van de fiets.

FIETS-PASS

Met de fiets Pass hebt u een unieke beschrijving van de fiets voor de politie of verzekering in geval van diefstal. Vul de fiets Pass daarom onmiddellijk na de aankoop volledig uit en bewaar dit goed.

FRAMENR.* _____ **SERIEMUMMER**** _____

MODELL/ART. _____

FRAMETYPE ☐ Diamant ☐ Trapeze ☐ Wave

AFMETING ☐ 29" ☐ 28" ☐ 27,5" (650B) ☐ 26" ☐ 24" ☐ 20"

TYPE ☐ City ☐ Trekking ☐ Gravel

☐ MTB ☐ Urban ☐ Plooi fiets

KLEUR Frame _____ Vork _____

VERSNELLINGSMECHANISME ☐ Naafversnelling ☐ Kettingversnelling

Type/Aantal versnellingen _____

BUZONDERE UITRUSTING ☐ Veervork ☐ Korf ☐ Voorste bagagedrager

_____

EIGENAAR _____

_____

_____

VERKOPER _____

_____

_____

AANKOOPDATUM _____

* = Het framenr. bevindt zich op de vorkschachtbuis (achter de verlichting).
** = Het serienummer (SN) vindt u op het typeplaatje.

Prophete In Moving GmbH
Postfach 2124 • 33349 Rheda-Wiedenbrück
Lindenstraße 50 • 33378 Rheda-Wiedenbrück
www.prophete.de

Druckfehler, Irrtümer und technische Änderungen vorbehalten.
Nachdruck verboten. - Original-Betriebsanleitung -

Print errors, mistakes and technical changes reserved.
No reprint allowed. - Original operating instructions -

Toutes erreurs d'impression, erreurs et modifications réservées.
Reproduction interdite. - Notice d'utilisation originale -

L'azienda produttrice si riserva il diritto di apportare eventuali modifiche tecniche e correggere errori di stampa ed errori.

La riproduzione è vietata. - Istruzioni per l'uso originali -

Onder voorbehoud van drukfouten, fouten en technische wijzigingen. Nadruk verboden. - Originele-gebruksaanwijzing -

990728-08 | 08/2026