



ROWER ELEKTRYCZNY GROOVE GO

EPAC ROWER ZE WSPOMAGANIEM ELEKTRYCZNYM



Oryginalny podręcznik użytkownika | PL 1-51

Wersja 1 | 2016-11-29

KALKHOFF
MY BIKE

SPIS TREŚCI

I. Wstęp	PL-4	VI. Masa roweru elektrycznego	PL-10		
I.I	Objaśnienie wskazówek bezpieczeństwa	V.I.I	Masa całkowita	PL-10	
I.II	Rower elektryczny Groove Go	PL-5			
II. Pakiet dodatkowy	PL-5	VII. Rower elektryczny i jego podzespoły	PL-11		
II.I	Broszura i płyta CD	PL-5			
II.II	Instrukcje obsługi podzespołów	PL-6			
II.III	Książeczka serwisowa	PL-6			
II.IV	Deklaracja zgodności WE	PL-7			
II.V	Karta gwarancyjna*	PL-7			
III. Autoryzowany sklep rowerowy	PL-7	1. Ogólne wskazówki bezpieczeństwa	PL-13		
IV. Postanowienia prawne dotyczące rowerów elektrycznych	PL-7	2. Ochrona przed kradzieżą, manipulacją i utratą	PL-14		
IV.I	Przepisy międzynarodowe	PL-7			
IV.II	Przepisy niemieckie	PL-8			
IV.II.I	Oświetlenie	PL-8			
IV.II.I.I	Żarówki zapasowe	PL-8			
IV.II.II	Utylizacja	PL-9			
V. Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem	PL-10	3. Przed pierwszą jazdą	PL-16		
V.I	Rower elektryczny	PL-10			
		3.1	Zamontowanie pedałów	PL-16	
		3.2	Ustawienie wysokości siodełka	PL-17	
		3.2.1	Znalezienie prawidłowej wysokości siodełka	PL-17	
		3.2	Ustawienie wysokości siodełka: Śruba (-y) zaciskowa (-e) siodełka*	PL-17	
		3.2.3	Ustawienie wysokości siodełka: Dźwignia zacisku szybkomocującego*	PL-18	
		3.3	Przesunięcie i pochylenie siodełka	PL-19	
		3.3.1	Stelaż siodełka mocowany na jedną śrubę: Przesunięcie i pochylenie siodełka*	PL-19	
		3.3.2	Stelaż siodełka mocowany na dwie śruby: Przesunięcie i pochylenie siodełka*	PL-20	
		3.3.3	Mocowanie jarzmowe: Przesunięcie i pochylenie siodełka*	PL-20	
		3.4	Ustawienie sztycy amortyzowanej*	PL-21	
		3.5	Ustawienie wysokości i pochylenia kierownicy	PL-21	
		3.6	Włączanie/ wyłączenie oświetlenia*	PL-21	
		3.7	Zapoznanie się z hamulcami	PL-22	
		3.8	Zapoznanie się z łańcuchem	PL-22	
		3.8.1	Pomiar i regulacja stopnia naprężenia łańcucha	PL-23	
		3.8.2	Sprawdzenie stopnia zużycia łańcucha	PL-23	
		3.8.3	Czyszczenie i konserwacja łańcucha	PL-23	
		3.9	Zapoznanie się z przerzutką	PL-24	
		3.10	Koło jezdne	PL-24	
		3.10.1	Wymiana koła jezdnego	PL-24	

*w zależności od modelu:



3.10.1.1	Mocowanie koła jezdnego za pomocą nakrętki osi**	PL-24
3.10.1.2	Mocowanie koła jezdnego za pomocą dźwigni szybkomocujące*	PL-25
3.10.1.3	Mocowanie koła jezdnego za pomocą osi przetykowej*	PL-27
3.10.2	Obręcze kół	PL-28
3.10.3	Ogumienie	PL-29
3.11	Zapoznanie się z widelcem amortyzowanym	PL-29
3.11.1	System Lockout	PL-29
3.11.2	Air-System*	PL-30
4.	Przed każdą jazdą	PL-30
5.	Skrócona instrukcja obsługi	PL-31
5.1	Ładowanie akumulatora	PL-31
5.2	Zakładanie akumulatora	PL-32
5.3	Panel wskaźnikowy	PL-33
5.4	Włączanie napędu elektrycznego	PL-33
5.5	Zmiana trybu wspomagania	PL-33
5.6	Stan naładowania akumulatora	PL-34

5.7	Wyłączanie napędu elektrycznego	PL-35
5.8	Odblokowanie i zdjęcie akumulatora	PL-35
6.	Zespół napędowy	PL-36
6.1	Wskazówki bezpieczeństwa	PL-36
6.2	Dane techniczne	PL-37
6.3	Wskazówki i porady	PL-37
6.3.1	Transport roweru elektrycznego	PL-37
6.3.2	Rowery holowane i przyczepki rowerowe	PL-38
6.3.3	Bagażniki	PL-38
6.3.3.1	Wskazówki bezpieczeństwa	PL-38
6.3.3.2	Montaż bagażnika przedniego	PL-39
6.3.4	Przechowywanie	PL-39
6.3.5	Czyszczenie	PL-40
7.	Akumulator	PL-40
7.1	Wskazówki bezpieczeństwa	PL-40
7.2	Dane techniczne	PL-42
7.3	Przegląd	PL-43
7.4	Wskazówki i porady	PL-43
7.4.1	Zasięg	PL-43

7.4.2	Przechowywanie	PL-44
7.4.3	Czyszczenie	PL-44
8.	Ładowarka	PL-45
8.1	Wskazówki bezpieczeństwa	PL-45
8.2	Dane techniczne	PL-47
8.3	Przegląd	PL-47
8.3.1	Diody LED	PL-47
8.4	Wskazówki i porady	PL-48
8.4.1	Czyszczenie	PL-48
8.4.2	Przechowywanie	PL-48
9.	Usterki	PL-49
9.1	Zespół napędowy, wyświetlacz i pierścień z przyciskami	PL-49
9.2	Akumulator	PL-49
9.3	Ładowarka	PL-51
10.	Momenty dokręcenia śrub	PL-51

*w zależności od modelu

I. Wstęp

W niniejszej instrukcji uzyskają Państwo wyczerpujące informacje na temat obsługi, sposobu wykorzystania, konserwacji oraz pielęgnacji roweru elektrycznego Groove Go.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

Przed przystąpieniem do użytkowania roweru elektrycznego, prosimy uważnie przeczytać niniejszą instrukcję obsługi. Prosimy także zapoznać się z treścią pakietu dodatkowego oraz zastosować do jego zaleceń ⇒ II. Pakiet dodatkowy S. PL-5 Pakiet dodatkowy PL-5. Prosimy się zapoznać ze sposobem prezentacji poszczególnych wskazówek bezpieczeństwa oraz ich znaczeniem. W przypadku jakichkolwiek niejasności prosimy bezwarunkowo zwrócić się do personelu Państwa autoryzowanego sklepu rowerowego ⇒ III. Autoryzowany sklep rowerowy S. PL-7 III. Autoryzowany sklep rowerowy PL-7. Nieprzestrzeganie zaleceń bezpieczeństwa oraz instrukcji może spowodować śmierć, bardzo poważne obrażenia ciała oraz/lub uszkodzenia urządzeń. Obrażenia ciała oraz uszkodzenia powstałe na skutek nieprzestrzegania wskazówek bezpieczeństwa oraz instrukcji wykluczają odpowiedzialność, rękojmię produktową oraz w stosownych przypadkach gwarancję producenta.

Prosimy się upewnić, że autoryzowany sklep rowerowy przekazał Państwu wszystkie dokumenty, które dostarczone zostały przy dostawie roweru. Instrukcje te oraz pakiet dodatkowy prosimy zachować do przyszłego wykorzystania. Niniejszą instrukcję oraz pakiet dodatkowy prosimy przekazać każdemu, kto będzie ten rower użytkował, konserwował lub naprawiał. W przeciwnym razie mogą wystąpić niejasności mogące doprowadzić do śmierci, poważnych obrażeń ciała oraz/lub uszkodzenia urządzeń.




Niniejszą instrukcję obsługi, „Oryginalną instrukcję obsługi | Informacje ogólne” oraz poszczególne części pakietu dodatkowego mogą Państwo pobrać w postaci dokumentów PDF ze strony internetowej www.derby-cycle.com/de/downloads/downloads.html. Mogą tam Państwo znaleźć ponadto linki przekierowujące do stron producentów poszczególnych podzespołów.



I.I Objaśnienie wskazówek bezpieczeństwa




NIEBEZPIECZEŃSTWO

Ten symbol  w połączeniu z hasłem ostrzegawczym „NIEBEZPIECZEŃSTWO” oznacza potencjalnie niebezpieczną sytuację. Nieprzestrzeganie wskazówek bezpieczeństwa może prowadzić do śmierci lub bardzo poważnych obrażeń cielesnych.


OSTRZEŻENIE



Ten symbol  w połączeniu z hasłem ostrzegawczym „OSTRZEŻENIE” oznacza potencjalnie niebezpieczną sytuację. Nieprzestrzeganie wskazówek bezpieczeństwa może prowadzić do poważnych obrażeń cielesnych.


OSTROŻNIE



Ten symbol  w połączeniu z hasłem ostrzegawczym „OSTROŻNIE” oznacza potencjalnie niebezpieczną sytuację. Nieprzestrzeganie wskazówek bezpieczeństwa może prowadzić do lżejszych lub mniej poważnych obrażeń cielesnych.

UWAGA



Ten symbol  w połączeniu z hasłem ostrzegawczym „UWAGA“ oznacza potencjalnie niebezpieczną sytuację. Nieprzestrzeganie wskazówek bezpieczeństwa może prowadzić do uszkodzeń roweru elektrycznego oraz jego podzespołów.



Ten symbol oznacza wskazówki przeznaczone dla użytkownika, a zwłaszcza użyteczne lub ważne informacje na temat produktu lub dodatkowych korzyści płynących z jego wykorzystania. Ten symbol nie oznacza sytuacji niebezpiecznej lub szkodliwej.

I.II Rower elektryczny Groove Go

Państwa rower elektryczny Groove Go jest rowerem ze wspomaganie elektrycznym (ang. EPAC: Electrically power assisted cycle). Przy włączonym trybie wspomagania rower ten za pomocą silnika pomocniczego wspiera Państwa wysiłki tak długo, jak długo będą Państwo naciskali na korby pedałów. To, w jakim wymiarze będą Państwo chcieli uzyskać takie wspomaganie, mogą Państwo regulować samodzielnie. Stopień wspomagania może być nastawiany w ramach różnych trybów ⇒ [5.5 Zmiana trybu wspomagania S. PL-33](#) [Zmiana trybu wspomagania PL-33](#) wspomagania. Wspomaganie napędu jest przy tym zależne od siły nacisku wywieranej przez Państwa na korby, a także od częstotliwości naciśnięć i prędkości jezdnej. Wspomaganie wyłącza się samoczynnie w momencie, gdy nie będą Państwo naciskali na pedały, akumulator będzie wyczerpany lub rower przekroczy prędkość 25 km/h. Jeżeli będą Państwo chcieli jechać szybciej niż 25 km/h, należy wówczas mocniej naciskać na pedały.

II. Pakiet dodatkowy

Oprócz niniejszej instrukcji obsługi, wraz ze swoim rowerem elektrycznymi Groove Go otrzymają Państwo broszurkę oraz płytę CD, książeczkę serwisową, dwie deklaracje zgodności, instrukcje obsługi podzespołów i w przypadku zakupu rowerów elektrycznych marki Kalkhoff lub Raleigh – kartę gwarancyjną. Jeżeli będą chcieli Państwo dowiedzieć się, czego poszczególne pozycje dotyczą, prosimy zapoznać się z następującymi punktami:

II.I Broszurka i płyta CD

W broszurce znajduje się „Skrócona instrukcja”, w której zamieszczony został opis ukazujący, jak sprawdzić momenty dokręcania poszczególnych połączeń śrubowych, mocowanie pedałów oraz zmienić wysokość siodełka. Ponadto na końcu broszurki znajdują Państwo płytę CD. Na płycie CD znajduje się „Oryginalna instrukcja obsługi | Informacje ogólne” w różnych językach, zawierająca informacje ogólne na temat różnych rodzajów rowerów oraz ich podzespołów. Jeżeli połączą się Państwo z Internetem, wówczas mogą Państwo zostać przekierowani do naszej strony głównej. Płytę CD można odtworzyć na dowolnym standardowym komputerze PC lub laptopie. W tym celu należy zastosować następujące sposoby postępowania:

Sposób postępowania A

1. Włożyć płytę CD.
2. Dwukrotnie kliknąć lewym przyciskiem myszy na plik shelexec.exe.
3. Wybrać żądany język.
4. Należy wybrać polecenie „Betriebsanleitung von CD öffnen” (Otwórz instrukcję obsługi z płyty CD) lub „Betriebsanleitung online auf neue Version prüfen” (Sprawdź online, czy nie ma nowej wersji).

Sposób postępowania B

1. Włożyć płytę CD.
2. Kliknąć jeden raz prawym przyciskiem myszy na polecenie „Otwórz katalog, aby ukazać pliki”.
3. Dwukrotnie kliknąć lewym przyciskiem myszy na polecenie „Start”.
4. Wybrać żądany język.
5. Należy wybrać polecenie „Betriebsanleitung von CD öffnen” (Otwórz instrukcję obsługi z płyty CD) lub „Betriebsanleitung online auf neue Version prüfen” (Sprawdź online, czy nie ma nowej wersji).



Aby otworzyć instrukcję, niezbędne będzie zainstalowanie programu Adobe Reader. Program ten jest już zapisany na płycie CD lub też mogą go Państwo pobrać bezpłatnie ze strony internetowej: <https://acrobat.adobe.com/de/de/products/pdf-reader.html>.

Wersję drukowaną „Oryginalnej instrukcji obsługi | Informacji ogólnych” mogą Państwo zamówić bezpłatnie, pisząc pod następujący adres:

Derby Cycle Werke GmbH
Siemensstraße 1-3
DE-49661 Cloppenburg, Republika Federalna Niemiec
mail: info@derby-cycle.com

II.II Instrukcje obsługi podzespołów

W instrukcjach obsługi poszczególnych podzespołów mogą Państwo znaleźć ważne informacje na temat sposobu korzystania oraz konserwacji podzespołów wbudowanych w Państwa rower elektryczny. Często uzyskają Państwo przy tym informacje na temat ewentualnych gwarancji. Jeżeli w odniesieniu do interesującego Państwa podzespołu brakować będzie określonej instrukcji, wówczas prosimy przejrzeć naszą „Oryginalną instrukcję obsługi | Informacje ogólne” (CD) ⇒ [II.I Broszura i płyta CD S. PL-5](#) [Broszura i płyta CD PL-5](#) lub poszukać informacji na stronie internetowej producenta podzespołu. Wykaz podzespołów mogą Państwo znaleźć również na naszej stronie internetowej [www.http://www.derby-cycle.com/de/downloads/downloads.html](http://www.derby-cycle.com/de/downloads/downloads.html).

II.III Książeczka serwisowa

W załączonej książeczce serwisowej mogą Państwo znaleźć warunki gwarancyjne, wykaz zużywalnych części roweru, paszport techniczny roweru, formularze przekazania, konserwacji oraz zmiany właściciela



NIEBEZPIECZEŃSTWO

Prosimy niniejszą książeczkę serwisową starannie wypełniać i stosować się do terminów przeglądów konserwacyjnych. Jeżeli zużycie oraz uszkodzenia nie zostaną na czas rozpoznane, może to doprowadzić do awarii poszczególnych podzespołów. Jeżeli taka awaria przydarzy się w czasie jazdy, wówczas może być ona przyczyną bardzo poważnych obrażeń cielesnych oraz/lub śmierci. Przed przystąpieniem do ponownego korzystania z roweru, wszystkie takie zużyte, uszkodzone lub wygięte części roweru należy wymienić na nowe.

II.IV Deklaracje zgodności

Za pomocą deklaracji zgodności potwierdzamy, że wszystkie techniczne wymagania bezpieczeństwa dotyczące ładowarki oraz roweru elektrycznego zawarte w stosowanych wytycznych WE zostały spełnione.

II.V Karta gwarancyjna*

Firma nasza począwszy od modeli z roku 2014 oferuje 10-letnią gwarancję na ramy rowerów elektrycznych/rowerów elektrycznych ze wspomaganie w sytuacjach zagrożenia wyłącznie w odniesieniu do marek Kalkhoff i Raleigh. Warunki gwarancyjne zamieszczone zostały w karcie gwarancyjnej.

III. Autoryzowany sklep rowerowy

O wszelkie porady prosimy się zwracać do naszych autoryzowanych sklepów rowerowych. Na stronie 55 znajdują Państwo informację na temat strony internetowej, zawierającej wykaz działających w Państwa regionie autoryzowanych dystrybutorów poszczególnych marek.

*w zależności od modelu

IV. Postanowienia prawne dotyczące rowerów elektrycznych

IV.I Przepisy międzynarodowe

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Rowerem nigdy nie wolno jechać bez trzymania kierownicy. Można przez to doznać bardzo poważnych obrażeń – do śmierci włącznie – a poza tym jest to wykroczenie drogowe. Kierownica musi być zawsze trzymana przynajmniej jedną ręką.

Należy ściśle przestrzegać obowiązujących przepisów ruchu drogowego. Nigdy nie wolno ryzykować bardzo poważnego wypadku. Przed przystąpieniem do korzystania ze swojego roweru elektrycznego za granicą należy dobrze poznać obowiązujące tam przepisy ruchu drogowego.

Rower elektryczny, podobnie jak wszelkie inne rowery, musi spełniać wymagania wszystkich stosownych krajowych przepisów ruchu drogowego oraz obowiązujących norm. Jeżeli będą Państwo dokonywać modyfikacji roweru, należy przy tym uwzględnić postanowienia stosownych krajowych przepisów ruchu drogowego oraz obowiązujących norm. Jeżeli prędkość przekraczać będzie 25 km/h, wówczas taki rower elektryczny podlega obowiązkowi dopuszczenia do poruszania się na drogach publicznych oraz obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (OC). Samodzielne wprowadzanie modyfikacji technicznych może spowodować pogorszenie funkcjonowania roweru elektrycznego. Niektóre modyfikacje mogą być przyczyną usterek innych podzespołów roweru. Jeżeli taka usterka przydarzy się w czasie jazdy, wówczas może być ona przyczyną upadku oraz bardzo poważnych obrażeń cielesnych – do śmierci włącznie. Ponadto następuje wykluczenie odpowiedzialności producenta, utrata rękojmi oraz w stosowanych przypadkach – także gwarancji.



Należy także przestrzegać stosownych przepisów krajowych dotyczących utylizacji zespołu napędowego, akumulatora oraz ładowarki. W przeciwnym razie narażać się będą Państwo na wykroczenie porządkowe oraz związane z tym grzywny.

IV.II Przepisy niemieckie

W momencie opracowania niniejszej instrukcji (listopad 2016), na terenie Republiki Federalnej Niemiec obowiązują między innymi następujące przepisy prawne:

- » Silnik może służyć wyłącznie do wspomagania pracy pedałów, tzn. powinien „pomagać” jechać rowerzyście w momencie, gdy użytkownik sam naciska na pedały.
- » Średnia moc silnika nie może przekraczać 250 W.
- » Wraz ze wzrostem prędkości roweru, moc rozwijana przez silnik musi być coraz niższa.
- » W momencie osiągnięcia prędkości 25 km/h wspomaganie silnika musi zostać odłączone w sposób automatyczny.

Wynika z tego, że:

- » Zakładanie kasku rowerowego nie jest obowiązkowe.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

Jednakże w interesie Państwa własnego bezpieczeństwa, nigdy nie powinni Państwo poruszać się bez kasku. Kask rowerowy chroni głowę przed najpoważniejszymi urazami. Prosimy zwrócić uwagę na prawidłowe zakładanie kasku rowerowego.

- » Prawo jazdy/karta rowerowa nie są obowiązkowe.
- » Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (OC) nie jest obowiązkowe.
- » Korzystanie ze ścieżek rowerowych podlega takim samym unormowaniom, jakie dotyczą zwykłych rowerów.
- » Korzystanie z rowerów holowanych i przyczepki rowerowych ogólnie rzecz biorąc jest dozwolone.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

Przed przystąpieniem do korzystania z roweru holowanego lub przyczepki, prosimy bezwarunkowo zapoznać się z treścią rozdziału

⇒ [6.3.2 Rowery holowane i przyczepki rowerowe S. PL-386.3.2 Rowery holowane i przyczepki rowerowe PL-38](#). W przeciwnym razie grozi śmierć lub poważne obrażenia cielesne.

IV.II.I Oświetlenie

Na terenie Republiki Federalnej Niemiec obowiązują wymagania dotyczące oświetlenia rowerów, uregulowane w treści § 67 StVZO (Prawa o ruchu drogowym) oraz TE (wymagań technicznych elementów pojazdów). Oświetlenie obejmuje zarówno lampy zasilane bateryjnie lub za pomocą dynamo, a także światła odblaskowe, które działają bez zasilania i odbijają jedynie obce światło.

Typ	Liczba	Usytuowanie	Właściwości
Światła przednie	1 szt.	przód	Światło koloru białego
			Natężenie oświetlenia w obrębie rdzenia strumienia świetlnego w odległości 10 m musi wynosić min. 10 lx.
Światło odblaskowe	min. 1 szt.	przód	Koloru białego
			Światło odblaskowe może być zintegrowane w szkle lampy przedniej.
Światło tylne	1 szt.	tył	Światło koloru czerwonego
			Najniżej położony punkt świecącej powierzchni nie może być usytuowany niżej niż 250 mm nad torem jazdy.
			Dozwolona jest także funkcja światła postojowego.
Światło odblaskowe	min. 1 szt.	tył	Kolor czerwony
			Najniżej położony punkt świecącej powierzchni nie może być usytuowany niżej niż 600 mm nad torem jazdy.

Typ	Liczba	Usytuowanie	Właściwości
Wielkopowierzchniowe światło odblaskowe	1 szt.	tył	Kolor czerwony
			Wielkopowierzchniowe światło odblaskowe jest oznaczone literą Z.
			Światło odblaskowe może być zintegrowane w szkle lampy tylnej.
Światło odblaskowe	Po 2 szt. na pedał	Pedały	Kolor żółty
			Światło to świeci naprzemiennie do przodu i do tyłu.
Światło odblaskowe (lub paski odblaskowe kół jezdnych)	min. 2 szt.	na koło jezdne	Kolor żółty
			Światła te są usytuowane wzdłuż średnicy (przestawione o kąt 180°) i umocowane na szprychach koła.
			Światła te świecą na boki.
Paski odblaskowe (lub światła odblaskowe kół jezdnych)	1 szt.	na koło jezdne	Pierścieniowe, połączone razem ze sobą, białe paski odblaskowe.

IV.II.I.I Żarówki zapasowe

W zależności od tego, w jaki typ oświetlenia wyposażony jest Państwa rower, potrzebować będą Państwo różnych zapasowych środków oświetleniowych. W poniższej tabeli zestawione zostały niezbędne środki oświetleniowe:

Typ	Zapotrzebowanie na energię elektryczną	
Światła przednie (LED, żarowe)	6 V	2,4 W
Światła przednie halogenowe	6 V	2,4 W
Światło tylne	6 V	0,6 W
Światła tylne wraz z postojowymi	6 V	0,6 W
Oświetlenie za pomocą diod LED	Oświetlenie LED-owe jest niewymienne.	
Dynamo	6 V	3 W

IV.II.II Utylizacja

Zespołu napędowego, akumulatora roweru elektrycznego oraz ładowarki nigdy nie wolno wyrzucać wraz z odpadami domowymi. Poszczególne podzespoły należy przekazywać do przewidzianych w tym celu punktów zbiórki odpadów (np. punktów zbiórki surowców wtórnych lub zużytych akumulatorów, sklepów rowerowych itp.).



Urządzenia elektryczne oznaczone tym symbolem nie mogą być wyrzucane wraz z odpadami domowymi.

V. Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem

V.I Rower elektryczny (Pedelec)

Ze względu na swoją budowę i wyposażenie rower ten jest przeznaczony do poruszania się po drogach publicznych oraz po nawierzchniach utwardzonych. Ponadto możliwe jest także posługiwanie się nim w łatwym terenie. Za każdy inny, wykraczający poza to, rodzaj wykorzystania oraz nieprzestrzeganie wskazówek bezpieczeństwa oraz zaleceń instrukcji oraz wynikające z tego obrażenia cielesne i szkody materialne ani producent, ani autoryzowany dystrybutor rowerów odpowiedzialności nie ponoszą. W szczególności powyższe zasady dotyczą poruszania się w terenie, przeładowania roweru oraz nieprawidłowego usuwania usterek. Do zgodnego z przeznaczeniem użytkowania należy dotrzymanie zalecanych w treści instrukcji użytkowania oraz książeczki serwisowej ⇒ II.III

Książeczka serwisowa S. PL-6II.III Książeczka serwisowa PL-6 warunków eksploatacji, konserwacji i wykonywania napraw. Nierównomierność zużycia energii oraz wahania sprawności akumulatora, jak również uwarunkowane starzeniem obniżenie się pojemności akumulatora są typowe dla ruchu pojazdów, technicznie nieuniknione i same w sobie nie stanowią wady rzeczowej.

VI. Masa roweru elektrycznego



Rower elektryczny ma masę większą od masy tradycyjnych rowerów. Dokładne dane są zależne od wyposażenia. Jeżeli będą Państwo chcieli znać dokładną masę Państwa roweru elektrycznego, prosimy zlecić, aby autoryzowany dystrybutor rowerów zważył go. Większość autoryzowanych sklepów rowerowych dysponuje profesjonalnymi i dokładnymi wagami rowerowymi.

VI.I Masa całkowita

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Nie wolno przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej roweru, ponieważ w przeciwnym razie może dojść do awarii lub usterek podzespołów istotnych ze względu na bezpieczeństwo jazdy. W czasie jazdy może to prowadzić do poważnych obrażeń, a w konsekwencji do wypadku śmiertelnego włącznie.

Dopuszczalna masa całkowita = masa roweru elektrycznego + masa użytkownika + masa roweru holowanego lub przyczepki rowerowej + masa bagażu oraz/ lub dziecka.

Typ roweru	Dopuszczalna masa całkowita	Masa użytkownika*
Rower elektryczny Groove Go	130 kg	maks. 106 kg

* w przypadku roweru elektrycznego o masie 24 kg.

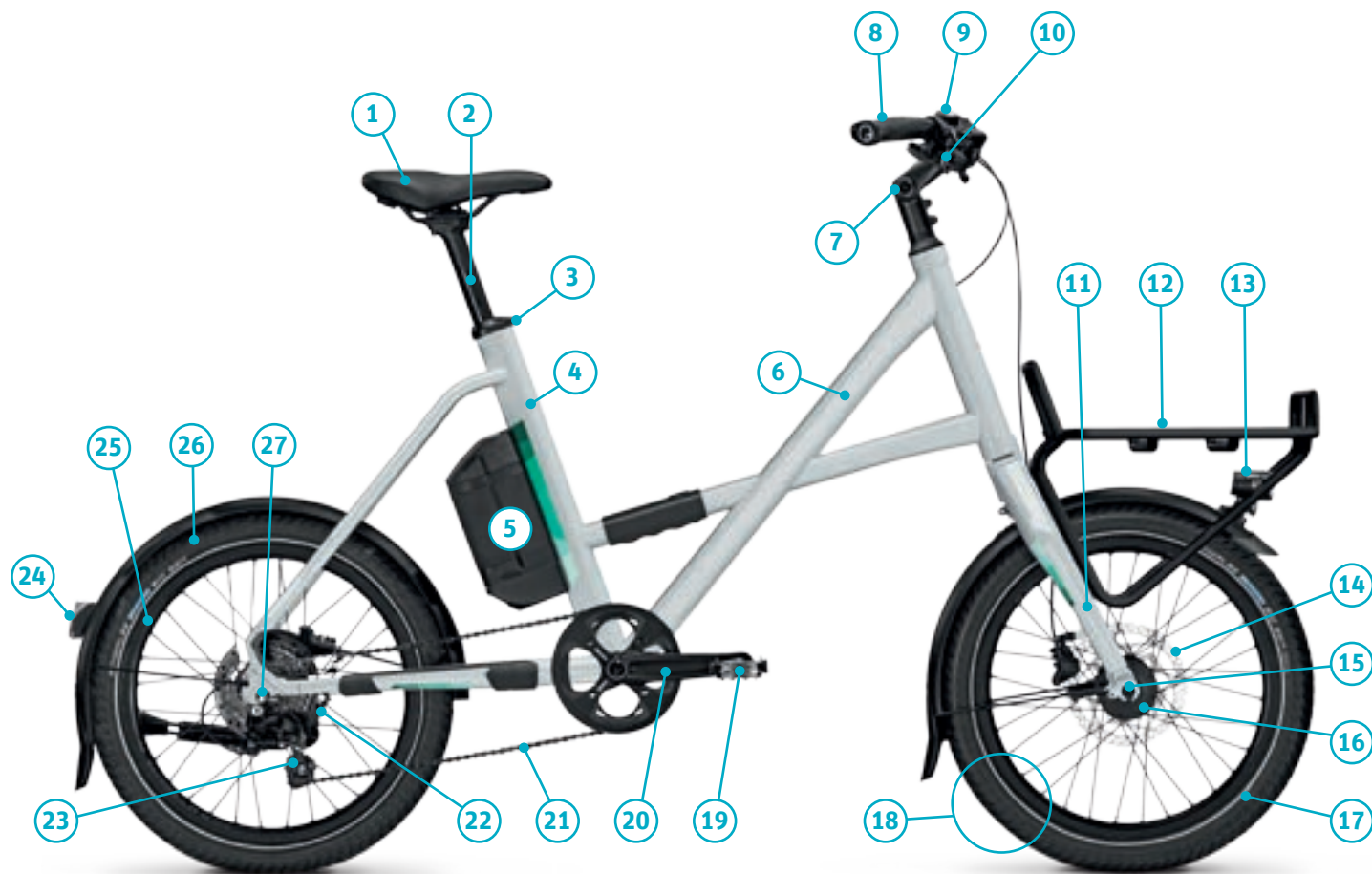
VII. Rower elektryczny i jego podzespoły

Rower elektryczny



- | | | | |
|----|-------------------------------------|---------------|--|
| 1 | Światło tylne | osi (widelec) | |
| 2 | Bagażnik | 18 | Piasta koła przedniego |
| 3 | Siodelko | 19 | Taśmy odblaskowe |
| 4 | Sztyca siodłka | 20 | Koło jezdne |
| 5 | Zacisk siodłka | 21 | Pedał |
| 6 | Rura podsiodłowa | 22 | Korba pedału |
| 7 | Rura dolna | 23 | Silnik |
| 8 | Akumulator mocowany na rurze dolnej | 24 | Łańcuch |
| 9 | Mostek kierownicy | 25 | Wycięcie rury przyłańcuchowej do mocowania osi |
| 10 | Przerzutka | 26 | Obręcz koła |
| 11 | Klamki hamulcowe | 27 | Opona |
| 12 | Kierownica | 28 | Nakrętka osi koła |
| 13 | Bagażnik przedni | | |
| 14 | Lampa przednia | | |
| 15 | Widelec | | |
| 16 | Widelec | | |
| 17 | Wycięcia mocowania | | |

Kompaktowy rower elektryczny



- | | | | |
|----|---|----|--|
| 1 | Siodłko | 17 | Taśmy odblaskowe |
| 2 | Sztyca siodłka | 18 | Koło jezdne |
| 3 | Zacisk siodłka | 19 | Pedał |
| 4 | Rura podsiodłowa | 20 | Korba pedału |
| 5 | Akumulator mocowany na rurze podsiodłowej | 21 | Łańcuch |
| 6 | Rura dolna | 22 | Silnik |
| 7 | Mostek kierownicy | 23 | Wycięcie rury przyłańcuchowej do mocowania osi |
| 8 | Kierownica | 24 | Światło tylne |
| 9 | Przerzutka | 25 | Obwód koła |
| 10 | Klamki hamulcowe | 26 | Opona |
| 11 | Widelec | 27 | Nakrętka osi koła |
| 12 | Bagażnik przedni | | |
| 13 | Lampa przednia | | |
| 14 | Widelec | | |
| 15 | Wycięcia mocowania osi (widelec) | | |
| 16 | Piasta koła przedniego | | |

1. Ogólne wskazówki bezpieczeństwa

Prosimy zwrócić uwagę na wskazówki bezpieczeństwa oraz zalecenia dotyczące użytkowania podane na początku każdego rozdziału.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

Odradzamy, aby pozwalać kierować rowerem elektrycznym dzieciom w wieku poniżej lat 14. Dzieci mogłyby próbować poruszać się z nadmierną prędkością. W następstwie mogłyby dojść do bardzo ciężkich upadków i wypadków.

Dzieci muszą zakładać kaski rowerowe. Jakkolwiek wprowadzenie nie istnieje obowiązek stosowania kasków rowerowych, jednakże w najlepiej pojętym interesie bezpieczeństwa własnego, nigdy nie należy jeździć bez odpowiedniego kasku ochronnego. Kask rowerowy może ochronić Państwa głowę przed najpoważniejszymi urazami. Prosimy zwrócić uwagę na prawidłowe zakładanie kasku rowerowego.

Ręce, inne części ciała oraz części ubrania należy trzymać z dala od ruchomych zespołów roweru. W przeciwnym razie mogłyby zostać one pochwycone, spowodować upadek lub ciężkie obrażenia cielesne.

Swój sposób jazdy prosimy dostosować do panujących warunków drogowych. W przeciwnym razie mogą się Państwo przewrócić lub wziąć udział w innych poważnych wypadkach. Należy też uwzględnić dłuższą drogę hamowania na mokrych lub zalodzonych nawierzchniach. Należy wykazać się przewidywaniem i w takich przypadkach odpowiednio zmniejszyć prędkość. Należy też unikać ostrych manewrów kierownicą i gwałtownego hamowania. Jeżeli sytuacja będzie wydawać się Państwu niepewna, należy zsiąść z roweru.

Z roweru należy korzystać wyłącznie w sposób zgodny z przeznaczeniem ⇒ [V. Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem S. PL-10](#)

Użytkowanie zgodne z przeznaczeniem PL-10. W przeciwnym razie może dojść do awarii poszczególnych podzespołów. Jeżeli taka awaria przydarzy się w czasie jazdy, wówczas może być ona przyczyną bardzo poważnych obrażeń cielesnych oraz/lub śmierci.

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Przed każdą jazdą, po każdym transporcie oraz po każdym pozostawieniu roweru bez opieki, należy go dokładnie sprawdzić ⇒ [4. Przed każdą jazdą S. PL-304. Przed każdą jazdą PL-30](#). Jeżeli zużycie lub uszkodzenia nie zostaną na czas rozpoznane może to doprowadzić do awarii poszczególnych podzespołów. Jeżeli taka awaria przydarzy się w czasie jazdy, wówczas może być ona przyczyną bardzo poważnych obrażeń cielesnych oraz/lub śmierci. Na skutek działania dodatkowej mocy, podzespoły zużywalne roweru elektrycznego są narażone na większe obciążenia niż ma to miejsce w przypadku zwykłego roweru. Przed przystąpieniem do ponownego korzystania z roweru, wszystkie takie zużyte, uszkodzone lub wygięte części roweru należy wymienić na nowe.

Nie wolno przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej roweru ponieważ w przeciwnym razie może dojść do awarii lub usterek podzespołów istotnych ze względu na bezpieczeństwo jazdy ⇒ [VI.I Masa całkowita S. PL-10 Masa całkowita PL-10](#). W czasie jazdy może to prowadzić do poważnych obrażeń, a w konsekwencji do wypadku śmiertelnego włącznie.

W przypadku, gdy wymiana podzespołów i części zużywalnych stanie się niezbędna, wówczas prosimy zwrócić się z tym do Państwa ⇒ [II.III Książeczka serwisowa S. PL-6 Książeczka serwisowa PL-6](#) autoryzowanego sklepu rowerowego. **Zalecamy, aby wszelkie prace montażowe i regulacyjne zlecić do wykonania przez specjalistyczny sklep rowerowy.** W przeciwnym razie błędny montaż może spowodować poluzowanie się niektórych elementów. Jeżeli taka awaria przydarzy się w czasie jazdy, wówczas może być ona przyczyną bardzo poważnych obrażeń cielesnych oraz/lub śmierci. Jeżeli Państwo będą musieli samodzielnie dokręcić jakieś połączenia śrubowe, wówczas w treści rozdziału ⇒ [10. Momenty dokręcające S. PL-51 Momenty dokręcenia śrub PL-51](#) znajdą Państwo wyczerpujący wykaz momentów dokręcenia tych śrub, które w każdym przypadku bezwarunkowo muszą zostać dotrzymane.

Wymiana podzespołów oraz części zużywalnych może być dokonywana wyłącznie na oryginalne części zamienne. Części zamienne pochodzące od innych producentów mogą pogorszyć bezpieczeństwo Państwa roweru elektrycznego. W następstwie mogłyby dojść do bardzo ciężkich wypadków.

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Pozwólcie Państwo, że obsługę oraz szczególne właściwości podzespołów objaśni Państwu personel autoryzowanego sklepu rowerowego.

Prosimy stosować się do zaleceń instrukcji użytkowania poszczególnych podzespołów ⇒ *II.II Instrukcje obsługi podzespołów S. PL-6 Instrukcje obsługi podzespołów PL-6*. Zalecamy, aby wszelkie prace montażowe i regulacyjne zlecić do wykonania przez specjalistyczny sklep rowerowy.

W przeciwnym razie błędny montaż może spowodować poluzowanie się niektórych elementów. Jeżeli taka awaria przydarzy się w czasie jazdy, wówczas może być ona przyczyną bardzo poważnych obrażeń cielesnych oraz/lub śmierci. Jeżeli Państwo będą musieli samodzielnie dokręcić jakieś połączenia śrubowe, wówczas w treści rozdziału ⇒ *10. Momenty dokręcające S. PL-51 Momenty dokręcenia śrub PL-51* znajdą Państwo wyczerpujący wykaz momentów dokręcenia tych śrub, które w każdym przypadku bezwarunkowo muszą zostać dotrzymane.

OSTRZEŻENIE



W warunkach niedostatecznej widoczności (mgła, deszcz, zmięzch, ciemności) jazda może się odbywać tylko i wyłącznie po włączeniu wystarczającego oświetlenia, patrz: ⇒ *IV.II.1 Oświetlenie S. PL-80 Oświetlenie PL-8*. W przeciwnym razie może dojść do nieszczęśliwego wypadku i poważnych obrażeń ciała.

Przed przystąpieniem do wykonywania jakichkolwiek prac przy rowerze elektrycznym, najpierw należy wymontować akumulator. W przeciwnym razie mogłoby dojść do przypadkowego włączenia się napędu roweru. A to mogłoby być przyczyną poważnych obrażeń ciała.

OSTROŻNIE



Nie otwierać silnika, akumulatora ani ładowarki. Mogłoby to spowodować obrażenia ciała. Ponadto mogłoby to być przyczyną zniszczenia podzespołów i utraty gwarancji. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek problemów prosimy zwrócić się do Państwa autoryzowanego sklepu rowerowego.

UWAGA



Rower elektryczny należy zawsze odstawiać w taki sposób, aby możliwość jego przewrócenia była wykluczona. Przewrócenie się roweru może spowodować uszkodzenie niektórych podzespołów. Jeżeli rower nie jest wyposażony w podpórkę, wówczas, na życzenie, może zostać ona zamontowana. W tej sprawie prosimy zwrócić się do Państwa autoryzowanego sklepu rowerowego.

Roweru elektrycznego nie wolno nigdy myć za pomocą strumienia wody z węża wodnego ani myjki wysokociśnieniowej. Jakkolwiek podzespoły są szczelne, tym niemniej mogłoby dojść do ich uszkodzenia. Rower elektryczny należy czyścić wyłącznie za pomocą lekko zwilżonej, miękkiej ściereczki.

2. Ochrona przed kradzieżą, manipulacją i utratą

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Prosimy chronić swój rower elektryczny przed nieupoważnionym dostępem. Jeżeli bez Państwa wiedzy osoby trzecie dokonałyby zmiany w działaniu podzespołów (np. hamulców) mogłoby to być przyczyną bardzo poważnych obrażeń cielesnych. Przed każdą jazdą, po każdym transporcie oraz po każdym pozostawieniu roweru bez opieki, należy go dokładnie sprawdzić, patrz: ⇒ *4. Przed każdą jazdą S. PL-30 Przed każdą jazdą PL-30*. W przypadku uszkodzenia roweru, jazdę na nim można wznowić dopiero po całkowitym usunięciu uszkodzeń. Części skradzione lub utracone, nie są wymieniane w ramach gwarancji na nowe.

Poniżej wymienione środki mogą Państwu pomóc w zabezpieczeniu roweru przed kradzieżą lub manipulacją oraz w razie utraty – w jego odzyskaniu:



Nawet w czasie krótkotrwałego pozostawienia roweru bez opieki, swój rower elektryczny i jego akumulator należy zawsze zamykać na kluczyk. W idealnym przypadku zastosowany zamek (-ki) powinien (-ny) blokować koło z napędem elektrycznym. Kluczyka nigdy nie wolno pozostawiać w zamku. Aby mieć całkowitą pewność, mogą też Państwo z roweru wyjąć akumulator. Jeżeli rower elektryczny będzie pozostawiony poza pomieszczeniami mieszkalnymi (np. w szopie, piwnicy), wówczas powinien zostać zabezpieczony dodatkowym zamkiem.

Prosimy nigdy nie parkować swojego roweru elektrycznego w odludnych miejscach. A już w ogóle – nigdy przez dłuższy czas. Rower elektryczny prosimy parkować – o ile to możliwe – w pilnowanych prywatnych lub gminnych garażach lub boksach rowerowych.

Rower elektryczny należy umocować do jakiegoś stałego obiektu (drzewa, latarni, płotu). W ten sposób nie będzie mógł być on z łatwością zabrany.

Koła jezdne, które mocowane są za pomocą dźwigni szybkozamykającej, należy umocować wraz z ramą do jakiegoś stałego obiektu. W ten sposób koła nie będą mogły zostać w łatwy sposób ukradzione. Ewentualnie dźwignię szybkozamykającą można zastąpić urządzeniem przeciwkradzieżowym. W przypadku zapytań, prosimy zwrócić się do Państwa autoryzowanego sklepu rowerowego.



Należy stosować wyłącznie zamki przeciwkradzieżowe wysokiej jakości. W zamki przeciwkradzieżowe należy zainwestować ok. 10 % wartości koła. Jeżeli w Państwa rowerze nie jest zainstalowany zamek mocowany na ramie roweru, wówczas odpowiedni zamek może zamontować autoryzowany sklep rowerowy. Ewentualnie mogą Państwo zastosować innego typu zamknięcia rowerowe. O poradę w tym względzie prosimy się zwrócić do swojego autoryzowanego sklepu rowerowego.

Istotne cechy swojego roweru elektrycznego prosimy zanotować (np. w książeczce serwisowej ⇒ [II.III Książeczka serwisowa S. PL-6](#) [Książeczka serwisowa PL-6](#), paszporcie technicznym roweru) i zarejestrować to na Policji. W ten sposób Państwa rower, w razie utraty, będzie mógł zostać łatwej zidentyfikowany.

Prosimy zgłosić swój rower elektryczny do zakodowania na Policji. W ten sposób w zakodowanej formie zostaną wygrawerowane na ramie Państwa dane: miejscowość i ulica zamieszkania oraz inicjały. Zakodowanie utrudnia dalszą nielegalną odsprzedaż roweru i odstrasza złodziei. Ponadto taki zakodowany rower można łatwiej przyporządkować do właściciela.

Kradzież rowerów jest często objęta ubezpieczeniem mienia domowego. Prosimy zawniczasu zasięgnąć informacji na temat warunków ubezpieczenia.

3. Przed pierwszą jazdą

Prosimy upewnić się, że Państwa rower elektryczny dopasowany jest do Państwa wzrostu i że jest przygotowany do jazdy. Prosimy też zapoznać się z podstawowymi funkcjami Państwa roweru elektrycznego.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

Dopasowanie roweru elektrycznego do wzrostu użytkownika. Jeżeli rower nie będzie dostosowany do państwa wzrostu, wówczas mogą utracić Państwo nad nim kontrolę i doznać poważnych obrażeń ciała.

Pozwólcie Państwo, że obsługę oraz szczególne właściwości podzespołów roweru elektrycznego objaśni Państwu personel autoryzowanego sklepu rowerowego. Prosimy stosować się do zaleceń instrukcji użytkowania poszczególnych podzespołów ⇒ II.II Instrukcje obsługi podzespołów S. PL-6 Instrukcje obsługi podzespołów PL-6. Zalecamy, aby wszelkie prace montażowe i regulacyjne zlecić do wykonania przez autoryzowany sklep rowerowy. W przeciwnym razie błędny montaż może spowodować poluzowanie się niektórych elementów. Jeżeli taka awaria przydarzy się w czasie jazdy, wówczas może być ona przyczyną bardzo poważnych obrażeń cielesnych oraz/ lub śmierci. Jeżeli Państwo będą musieli samodzielnie dokręcić jakieś połączenia śrubowe, wówczas w treści rozdziału ⇒ 10. *Momenty dokręcające S. PL-51 Momenty dokręcenia śrub PL-51* znajdą Państwo wyczerpujący wykaz momentów dokręcenia tych śrub, które w każdym przypadku bezwarunkowo muszą zostać dotrzymane.

Zanim odważą się Państwo uczestniczyć w zwykłym ruchu ulicznym, należy najpierw przećwiczyć działanie hamulców oraz jazdę ze wspomaganiem w jakimś bezpiecznym miejscu. Jeżeli nie będą Państwo dobrze zapoznani z obsługą swojego roweru elektrycznego i wyższych prędkości, wówczas może być to przyczyną bardzo ciężkich wypadków. Z roweru należy korzystać w najniższym trybie wspomagania tak długo, aż będą Państwo czuli się wystarczająco pewnie, aby korzystać z wyższych trybów jezdnych, patrz: ⇒ 5.5 *Zmiana trybu wspomagania S. PL-33 Zmiana trybu wspomagania PL-33.* Jeżeli sytuacja będzie wydawać się Państwu niepewna, należy zsiąść z roweru.

3.1 Zamontowanie pedałów

1. Prawy pedał (z oznaczeniem „R”) należy wkręcić w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara do prawej korby.
2. Lewy pedał (z oznaczeniem „L”) należy wkręcić w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara do lewej korby.



NIEBEZPIECZEŃSTWO

Pedały należy wkręcać prosto. W przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia gwintów korb. Jeżeli do takiego uszkodzenia gwintu dojdzie w czasie jazdy, może być to przyczyną bardzo groźnego upadku.

3. Oba pedały należy przykręcić momentem dokręcającym 40 Nm w kierunku koła przedniego.

3.2 Ustawienie wysokości siodełka

3.2.1 Znalezienie prawidłowej wysokości siodełka

1. Należy wsiąść na rower, opierając się jednocześnie o ścianę.
2. Korbę po stronie przeciwnej w stosunku do ściany ustawić w dolnym położeniu zwrotnym.
3. Ustawić piętę na pedale. Państwa noga powinna być przy tym wyciągnięta.
4. Siodełko należy podnosić dopóki noga z piętą ustawioną na pedale nie będzie odpowiednio wyciągnięta. Jeżeli nie sięgają Państwo do pedału, wówczas siodełko należy obniżyć. Poniżej dowiedzą się Państwo dokładnie, jak ustawić wysokość siodełka w swoim rowerze. Sztycy siodełka może zostać umocowana poprzez dokręcanie śruby zaciskowej siodełka, patrz: ⇒ 3.2.2 Ustawienie wysokości



dot. pkt 3. Wyprostować nogę

siodełka: Śruba (-y) zaciskowa (-e) siodełka S. PL-17* Ustawienie wysokości siodełka: *Śruba (-y) zaciskowa (-e) siodełka* PL-17* lub zaciśnięcie dźwigni szybkomocującej, patrz: ⇒ 3.2.3 Ustawienie wysokości siodełka: *Dźwignia zacisku szybkomocującego* S. PL-18* Ustawienie wysokości siodełka: *Dźwignia zacisku szybkomocującego* PL-18*.

3.2.2 Ustawienie wysokości siodełka: Śruba (-y) zaciskowa (-e) siodełka*

1. Śrubę (-y) zaciskową (-e) siodełka należy za pomocą klucza imbusowego odkręcić w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
2. Następnie przemieścić sztycę w żądane położenie.
3. Dokręcić ponownie śrubę (-y) zaciskową (-e) siodełka w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara, patrz: ⇒ 10. *Momenty dokręcające S. PL-51* *Momenty dokręcenia śrub PL-51*.
4. Poprzez spróbowanie obrócenia siodełka sprawdzić, czy jest ono umocowane w sposób pewny.



dot. pkt 1. Poluzować śrubę (-y) zaciskową (-e) siodełka



dot. pkt 3. Dokręcić śrubę (-y) zaciskową (-e) siodełka

OSTRZEŻENIE



Oznakowanie na sztycy

Na sztycy jest znak wskazujący, jak daleko można ją maksymalnie wysunąć z ramy. Sztycy w żadnym wypadku nie wolno wyciągać z ramy poza znak ograniczający. W przeciwnym razie mogłaby się ona wygiąć lub złamać, powodując ciężkie obrażenia.

*w zależności od modelu

3.2.3 Ustawienie wysokości siodełka: Dźwignia zacisku szybko mocującego*

NIEBEZPIECZEŃSTWO

Zanim wyruszą Państwo w drogę, dźwignia zacisku szybko mocującego musi zostać prawidłowo zaciśnięta. W przeciwnym razie sztyca może się poluzować lub wyłamać. Jeżeli zdarzyłoby się to w czasie jazdy, mogliby Państwo przewrócić się. W następstwie mogłoby dojść do najcięższych urazów.

1. Dźwignię zacisku szybko mocującego zwolnić, podnosząc ją o kąt 180°. Po wewnętrznej stronie dźwigni najczęściej w tym momencie można zobaczyć napis „OPEN” (OTWARTE).



dot. pkt 1. Otworzyć dźwignię zacisku

2. Dźwignię zacisku szybko mocującego zamknąć, opuszczając ją o kąt 180°. Po zewnętrznej stronie dźwigni najczęściej w tym momencie można zobaczyć napis „CLOSE” (ZAMKNIĘTE).



dot. pkt 2. Zamknięta dźwignia zacisku

NIEBEZPIECZEŃSTWO



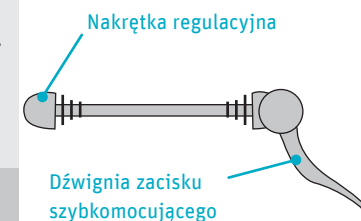
Zamykanie dźwigni zacisku szybko mocującego powinno przychodzić z takim trudem, aby do jej zamknięcia potrzeby był nacisk poduszki dłoni (120 N: co odpowiada naciskowi 12 kg). Na poduszce dłoni powinien odznaczyć się odcisk dźwigni. W przeciwnym razie dźwignia ta mogłaby się otworzyć w czasie jazdy. Sztyca wówczas mogłaby się poluzować, a Państwo mogliby doznać poważnych obrażeń. Jeżeli natomiast dźwignia zacisku szybko mocującego byłaby zbyt mocno dociskana, wówczas mogłaby się złamać. Jeżeli do takiego uszkodzenia doszłoby w czasie jazdy, mogłoby to być to przyczyną bardzo groźnego upadku.

Dźwignia zacisku szybko mocującego zamyka się zbyt lekko

1. Śrubę regulacyjną obrócić w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.
2. Dźwignię zacisku szybko mocującego zamknąć ponownie.

Dźwignia zacisku szybko mocującego prawie nie daje się zamknąć

1. Śrubę regulacyjną obrócić w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
2. Dźwignię zacisku szybko mocującego zamknąć ponownie.



Nakrętka regulacyjna

Dźwignia zacisku szybko mocującego

Otworzyć dźwignię zacisku szybko mocującego.

3. Poprzez spróbowanie obrócenia siodełka sprawdzić, czy jest ono umocowane w sposób pewny.

*w zależności od modelu

3.3 Przesunięcie i pochylenie siodełka



NIEBEZPIECZEŃSTWO

Nigdy nie wolno zaciskać siodełka w obrębie wygięcia jego stelaża, lecz zawsze w obszarze prostoliniowym. Siodełko wolno przesuwać wyłącznie w obszarze prostoliniowym jego stelaża (il. 1). Stelaż siodełka, który zostanie zaciśnięty poza tym obszarem może zawieść (il. 2).



Il. 1



Il. 2

Do dokręcania śrub zaciskowych niezbędny będzie klucz dynamometryczny. Należy stosować zalecane momenty dokręcające. Jeżeli na przedmiotowym elemencie nie będą podane zalecane momenty dokręcające, wówczas należy posłużyć się wartościami z poniższej tabeli:

Gwint	Moment dokręcający [Nm]
M5 / M6 / M8	M5: 5,5 / M6: 5,5 / M7: 14 / M8: 20

W przeciwnym razie śruby mogą się poluzować, pęknąć lub zerwany może zostać gwint. Jeżeli zdarzyłoby się to w czasie jazdy, niektóre elementy mogłyby odpaść, a Państwo mogliby doznać poważnych obrażeń. Zbyt mocne dokręcenie może poza tym spowodować uszkodzenie podzespołów.

3.3.1 Stelaż siodełka mocowany na jedną śrubę: Przesunięcie i pochylenie siodełka*

1. Śrubę należy odkręcić, obracając ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Śrubę należy odkręcić jedynie o dwa lub co najwyżej trzy obroty, w przeciwnym bowiem razie może się rozpaść cały mechanizm.
2. Siodełko przesunąć na żądaną odległość w przód lub w tył.
3. Siodełku też należy nadać żądane pochylenie.
4. Aby śrubę dokręcić, należy ją obracać w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara za pomocą klucza dynamometrycznego.
5. Aby się upewnić, że dokręcone siodełko nie opadnie należy wykonać próbę, w trakcie której chwytając siodełko oburącz, należy próbować naprzemiennie obciążyć jego przód i tył.



dot. pkt 1. Poluzować śrubę zaciskową

*w zależności od modelu

3.3.2 Stelaż siodełka mocowany na dwie śruby: Przesunięcie i pochylenie siodełka*

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Śruby zaciskowe należy wkręcać w gwint nakrętki prosto i do końca. W przeciwnym razie gwint może zostać zerwany.



Il. 1



Il. 2

1. Aby siodełko przesunąć, należy przednią i tylną śrubę poluzować, obracając je w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Śruby należy odkręcać jedynie o dwa lub co najwyżej o trzy obroty, w przeciwnym bowiem razie cały mechanizm może się rozpaść.
2. Siodełko przesunąć na żadaną odległość w przód lub w tył.
3. Następnie obie śruby dokręcić, obracając je w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara za pomocą klucza dynamometrycznego.
4. Aby siodełko przesunąć, należy poluzować przednią śrubę, obracając ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Śrubę należy odkręcić jedynie o dwa lub co najwyżej trzy obroty, w przeciwnym bowiem razie może się rozpaść cały mechanizm.
5. Następnie przednią śrubę dokręcić o taką samą liczbę obrotów, jak przy odkręcaniu.



dot. pkt 1. Poluzować śruby

6. Aby się upewnić, że dokręcone siodełko nie opadnie należy wykonać próbę, w trakcie której chwytając siodełko oburącz, należy próbować naprzemiennie obciążyć jego przód i tył.

3.3.3 Mocowanie jazdowe: Przesunięcie i pochylenie siodełka*

1. Aby poluzować nakrętkę, należy ją obrócić w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Ewentualnie będzie trzeba przytrzymać jej łeb z drugiej strony za pomocą drugiego klucza maszynowego.
2. Siodełko przesunąć na żadaną odległość w przód lub w tył.
3. Siodełku też należy nadać żądane pochylenie.
4. Aby dokręcić nakrętkę, należy ją obrócić w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Ewentualnie będzie trzeba przytrzymać jej łeb z drugiej strony za pomocą drugiego klucza maszynowego. Prosimy zwrócić uwagę na stosowanie właściwych momentów dokręcających.
5. Aby się upewnić, że dokręcone siodełko nie opadnie należy wykonać próbę, w trakcie której chwytając siodełko oburącz, należy próbować naprzemiennie obciążyć jego przód i tył.



dot. pkt 1. Poluzować nakrętkę zaciskową

*w zależności od modelu

3.4 Ustawienie sztycy amortyzowanej*

NIEBEZPIECZEŃSTWO



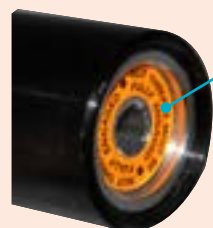
W sprawie regulacji elementów sprężynowych sztycy amortyzowanej, najlepiej zwrócić się do autoryzowanego sklepu rowerowego.

1. Zdemontować sztycę ⇒ 3.2 Ustawienie wysokości siodełka S. PL-17 Ustawienie wysokości siodełka PL-17.
2. Aby stopień amortyzacji zmniejszyć, śrubę regulacyjną naprężenia wstępnego należy za pomocą klucza imbusowego (nr. 6) obracać w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara albo w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara, aby go zwiększyć.

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Śruba regulacyjna naprężenia wstępnego nigdy nie może wystawać poza sztycę. W przeciwnym razie, na skutek tego śruba mogłaby się w sztycy poluzować. Jeżeli zdarzyłoby się to w czasie jazdy, mogli być Państwo spaść z roweru. W następstwie mogłoby dojść do najcięższych urazów.



Śruba regulacyjna naprężenia wstępnego

Śruba nie może wstawać poza sztycę.

3.5 Ustawienie wysokości i pochylenia kierownicy

NIEBEZPIECZEŃSTWO



O regulację prosimy się zwrócić do swojego autoryzowanego sklepu rowerowego. W przeciwnym razie ryzykować Państwo będą poluzowanie się kierownicy, a w konsekwencji upadek i poważne obrażenia.

3.6 Włączanie/wyłączanie oświetlenia*

Z tyłu lampy przedniej znajduje się włącznik przesuwany. W zależności od kierunku przesunięcia suwaka, przednia oraz tylna lampa będzie w czasie jazdy roweru albo włączona (np. ON), albo wyłączona (np. OFF).

*w zależności od modelu

3.7 Zapoznanie się z hamulcami

Prosimy upewnić się, że Państwo w każdej chwili będą w stanie sięgnąć do klamek hamulców i że Państwo są dobrze zaznajomieni zarówno z ich działaniem, jak i usytuowaniem poszczególnych elementów. Należy zwrócić uwagę na przyporządkowanie poszczególnych klamek do przedniego i tylnego hamulca. Jeżeli Państwa rower elektryczny wyposażony jest w hamulec w tylnej piaście, wówczas można go uruchomić naciskając na pedały.

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Zanim odważą się Państwo uczestniczyć w zwykłym ruchu ulicznym, należy najpierw przeciwyczyć działanie hamulców w jakimś bezpiecznym miejscu. W pewnych okolicznościach skuteczność hamulców będzie inna lub silniejsza niż są Państwo do tego przyzwyczajeni. Jeżeli nie opanują Państwo dostatecznie działania hamulców, wówczas w następstwie mogłoby dojść do bardzo ciężkich wypadków. Ćwiczyć należy tak długo, aż Państwo będą czuli się pewnie. Jeżeli sytuacja będzie wydawać się Państwu niepewna, należy zsiąść z roweru.



Hamulce obręczy kół

Hamulce działające na obręcze kół: W przypadku zjazdów na trasach górskich należy unikać długotrwałego i nieprzerwanego hamowania! W przeciwnym razie może dojść do osłabienia siły hamowania oraz/lub uszkodzenia opon. Hamować należy cyklicznie, wykonując pauzy pozwalające na schłodzenie się elementów ciernych. W ten sposób układ hamulcowy może się schłodzić za pomocą owiewającego go powietrza. W razie potrzeby należy zrobić dłuższą przerwę, aby zagwarantować dostateczne schłodzenie się układu hamulcowego.

W przypadku osiągnięcia granicy dozwolonego zużycia, klocki hamulcowe należy bezzwłocznie wymienić na nowe. Korzystanie z nadmiernie zużytych klocków hamulcowych może prowadzić do najpoważniejszych obrażeń ze śmiercią włącznie.

OSTROŻNIE



Hamulce tarczowe

Hamulca tarczowe: Po intensywnym hamowaniu należy unikać dotykania tarcz hamulcowych. Mogą się one nagrzewać do wysokich temperatur. Dotknięcie może być przyczyną oparzenia.

3.8 Zapoznanie się z łańcuchem



łańcuch rowerowy

OSTRZEŻENIE



Przed przystąpieniem do wykonywania jakichkolwiek prac przy rowerze elektrycznym, najpierw należy wymontować akumulator. W przeciwnym razie mogłoby dojść do przypadkowego włączenia napędu roweru. A to mogłoby być przyczyną poważnych obrażeń ciała.

OSTROŻNIE



Przed każdą jazdą należy sprawdzić łańcuch pod kątem ew. oznak zużycia. Zużyty lub uszkodzony łańcuch mógłby się zerwać. Jeżeli przydarzyłoby to się w czasie jazdy, wówczas mogłoby być przyczyną lekkich obrażeń cielesnych.

3.8.1 Pomiar i regulacja naprężenia łańcucha

Pomiar naprężenia łańcucha

1. Z roweru wymontować akumulator.
2. Nacisnąć łańcuch po stronie naprężonej w górę albo w dół. Prawidłowe naprężenie jest wówczas, gdy łańcuch da się przemieścić o ok. 5 mm w górę albo w dół.
3. Następnie należy naprężenie łańcucha sprawdzić w czterech lub pięciu miejscach po kompletnym obrocie korb.

Regulacja naprężenia łańcucha

1. Z roweru wymontować akumulator.
2. Poluzować nakrętki osi tylnego koła.
3. Ew. poluzować dźwignię hamulca torpeda.
4. Koło jezdne pociągnąć w tył, aż łańcuch będzie wykazywał jeszcze tylko dopuszczalny luz.
5. Następnie poluzowane nakrętki osi dokręcić ostrożnie momentem 35 – 40 Nm w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Zwrócić uwagę, aby koło jezdne zamontować prosto.

3.8.2 Sprawdzenie stopnia zużycia łańcucha

1. Z roweru wymontować akumulator.
2. Stopień zużycia łańcucha sprawdzić za pomocą sprawdzianu do pomiarów zużycia łańcucha lub suwmiarki.
3. W przypadku nadmiernego zużycia łańcuch należy wymienić na nowy.

3.8.3 Czyszczenie i konserwacja łańcucha



Po jeździe w deszczu łańcuch należy naoliwić. Po oczyszczeniu koła, łańcuch należy także oczyścić i nasmarować.

1. Z roweru wymontować akumulator.
2. Łańcuch rowerowy można z grubsza oczyścić za pomocą zmiotki.
3. Stary olej można usunąć za pomocą suchej ściereczki.
4. W tym momencie łańcuch można naoliwić. Należy zwrócić uwagę na zalecenia producenta oleju do łańcuchów rowerowych.
5. Aby olej dobrze rozprowadzić, po zakończeniu jego nakładania, łańcuch należy obrócić kilka razy za pomocą korb.

3.9 Zapoznanie się z przzerwutką

Przełączanie biegów odbywa się za pomocą elementów obsługowych (dźwigni, manetek, pokręteł, ...) przy kierownicy. W ten sposób mogą Państwo dostosować bieg Państwa roweru, a co za tym idzie przełożenie do warunków jazdy. Aby osiągnąć wysoką prędkość i bez zbytniego kręcenia utrzymać ją na prostej i równej trasie, rozsądne jest zastosowanie dużego przełożenia (wysokiego biegu). Natomiast podczas wjazdu pod górę korzystne jest niskie przełożenie (niski bieg), ponieważ rzeczą istotną jest, aby podjazd pokonywać jak najniższym wysiłkiem. Biegi należy dobierać w taki sposób, aby Państwa nogi poruszały się zawsze w jednakowym tempie.

Przerzutka zewnętrzna

Zmiana biegów w tej przzerwutce odbywa się za pomocą podnoszenia łańcucha i zmiany zębatek. Łańcuch musi przy tym przez cały czas pozostawać w ruchu tak, aby zęby zębatek zazębiały się z ogniwami łańcucha w sposób lekki i łagodny. Aby prawidłowo przełączać biegi, należy jechać zawsze do przodu, nigdy zaś do tyłu! Należy przy tym tylko lekko kręcić korbami.



Przerzutka zewnętrzna

3.10 Koło jezdne

3.10.1 Zmiana koła jezdne

3.10.1.1 Mocowanie koła jezdne za pomocą nakrętki osi*

Zdejmowanie koła tylnego

1. Wpierw należy wymontować z roweru elektrycznego akumulator.
2. Łańcuch przewucić na najmniejszą zębatkę.
3. Odłączyć kabel pomiędzy silnikiem, a akumulatorem.



Jeżeli Państwa rower elektryczny wyposażony jest w hamulce obręczy kół, wówczas przed zdjęciem koła należy linkę hamulca wyjąć z jarzma zacisku hamulcowego. W przeciwnym razie koła nie da się zdjąć.

Jeżeli Państwa rower wyposażony jest w hamulce tarczowe, wówczas z ich obsługą należy zapoznać się w Oryginalnej instrukcji obsługi – Informacjach ogólnych” ⇒ *II. Pakiet dodatkowy S. PL-5Pakiet dodatkowy PL-5.*

4. Nakrętki osi należy odkręcić w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara za pomocą klucza maszynowego płaskiego „18”.
5. Zdjąć łańcuch.
6. Wymontować koło tylne z ramy. Mechanizm przzerwutki odchylić lekko w tył. W ten sposób zębatkę można będzie łatwiej przeprowadzić.

*w zależności od modelu

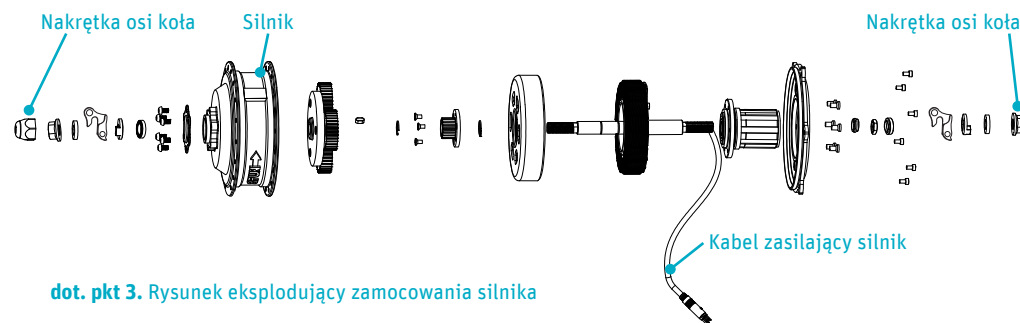
Zakładanie koła tylnego

1. Założyć łańcuch.
2. Założyć koło tylne, dosunąć do oporu, śruby ustawić w połowie wycięt w rurze przyłańcuchowej.



Jeżeli Państwa rower wyposażony jest w hamulce tarczowe, wówczas należy zwrócić uwagę, aby tarcza hamulcowa znalazła się dokładnie po środku pomiędzy szczękami hamulca.

3. Nakrętki osi należy dokręcić w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara za pomocą klucza maszynowego płaskiego „18” momentem dokręcającym wynoszącym 40 Nm. Prosimy zwrócić uwagę na centralne ustawienie koła jezdnego.



dot. pkt 3. Rysunek eksplodujący zamocowania silnika

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Jeżeli w celu zdjęcia koła szczęki hamulca zostały rozchylone, muszą one zostać bezwarunkowo zamknięte ponownie. W przeciwnym razie utracą zdolność hamowania, a w konsekwencji doprowadzić to może do najpoważniejszych obrażeń.

4. Zamontować ponownie akumulator.

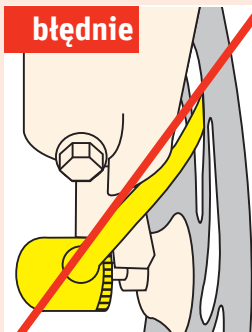
*w zależności od modelu

3.10.1.2 Mocowanie koła jezdnego za pomocą dźwigni szybkomocującej*

NIEBEZPIECZEŃSTWO



błędnie



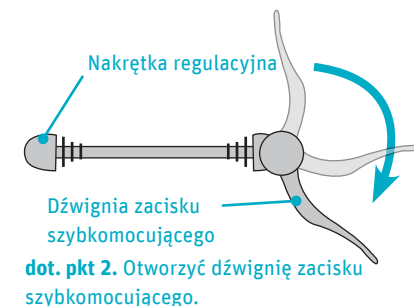
Dźwignia zacisku szybkomocującego oraz tarcza hamulcowa kolidują ze sobą

Koło przednie: Dźwignia zacisku szybkomocującego musi się znajdować po stronie przeciwnej do tarczy hamulca (w stosownych przypadkach). Jeżeli dźwignia zacisku szybkomocującego będzie się znajdować po tej samej stronie, co tarcza hamulca, zachodzić będzie wówczas niebezpieczeństwo, że tarcza i dźwignia będą pomiędzy sobą kolidować i blokować koło przednie (patrz: il.), w konsekwencji może to prowadzić do bardzo groźnych wypadków.

Zanim wyruszą Państwo w drogę, wszystkie dźwignie zacisków szybkomocujących muszą zostać prawidłowo zaciśnięte. W przeciwnym razie, tak umocowane podzespoły mogłyby się poluzować. Jeżeli zdarzyłoby się to w czasie jazdy, mogli być Państwo spaść z roweru. W następstwie mogłoby dojść do bardzo ciężkich urazów.

Zdejmowanie koła przedniego

1. Wpierw należy wymontować z roweru elektrycznego akumulator.
2. Dźwignię zacisku szybkomocującego zwolnić, podnosząc ją o kąt 180°. Po wewnętrznej stronie dźwigni najczęściej w tym momencie można zobaczyć napis „OPEN” (OTWARTE).
3. Nakrętkę regulacyjną należy poluzować, obracając ją lekko w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.



dot. pkt 2. Otworzyć dźwignię zacisku szybkomocującego.

UWAGA



Od koła jezdnego należy odłączyć wszystkie kable (np. kabel oświetlenia). W przeciwnym razie, kable mogą się zerwać.

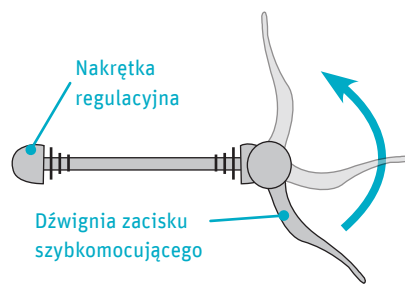


W przypadku, gdy Państwa rower wyposażony jest w hamulce obręczy kół, wówczas przed zdjęciem koła należy linkę hamulca wyjąć z jarzma zacisku hamulcowego. W przeciwnym razie koła nie da się zdjąć.

4. Na koniec zdjąć koło przednie.

Zakładanie koła przedniego

1. Oś koła przedniego wsunąć w wycięcia widelca przedniego.
2. Obrócić lekko nakrętkę śruby regulacyjnej dźwigni zacisku szybkomocującego (w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara). Prosimy zwrócić uwagę na centralne ustawienie koła jezdnego.
3. Dźwignię zacisku szybkomocującego zamknąć, opuszczając ją o kąt 180°. Po zewnętrznej stronie dźwigni najczęściej w tym momencie można zobaczyć napis „CLOSE” (ZAMKNIĘTE).



dot. pkt 3. Zamknąć dźwignię zacisku szybkomocującego

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Zamykanie dźwigni zacisku szybkomocującego powinno przychodzić z takim trudem, aby do jej zamknięcia potrzeby był nacisk poduszki dłoni (120 N: co odpowiada naciskowi 12 kg). Na poduszce dłoni powinien odznaczyć się odcisk dźwigni. W przeciwnym razie dźwignia ta mogłaby się otworzyć w czasie jazdy. Koło wówczas mogłoby się poluzować, a Państwo mogliby doznać poważnych obrażeń.

Dźwignia zacisku szybko- mocującego zamyka się zbyt lekko

1. Otworzyć dźwignię zacisku szybkomocującego.
2. Śrubę regulacyjną obrócić w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara.
3. Dźwignię zacisku szybkomocującego zamknąć ponownie.
4. Ew. czynności powtórzyć.

Dźwignia zacisku szybko- mocującego nie daje się łatwo zamknąć

1. Otworzyć dźwignię zacisku szybkomocującego.
2. Śrubę regulacyjną obrócić w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara.
3. Dźwignię zacisku szybkomocującego zamknąć ponownie.
4. Ew. czynności powtórzyć.



Dźwignia zacisku szybkomocującego nie daje się zamknąć przez proste obrócenie.

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Jeżeli w celu zdjęcia koła szczęki hamulca zostały rozchylone, muszą one zostać bezwarunkowo zamknięte ponownie. W przeciwnym razie utracą zdolność hamowania, a w konsekwencji doprowadzić to może do bardzo poważnych obrażeń.

OSTRZEŻENIE

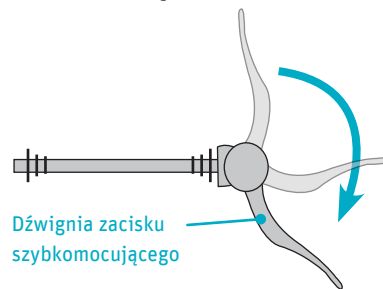


Do koła jezdne należy podłączyć uprzednio odłączone kable (np. kabel oświetlenia). W przeciwnym razie mógłby się on zaplątać pomiędzy szprychy. Jeżeli przydarzyłoby to się w czasie jazdy, wówczas mogłoby to być przyczyną poważnych obrażeń cieleśnych.

3.10.1.3 Mocowanie koła jezdne za pomocą osi przetykowej*

Zdejmowanie koła przedniego

1. Z roweru wymontować akumulator.
2. Dźwignię zacisku szybkozamykającego koła przedniego zwolnić, podnosząc ją o kąt 180°.
3. Zahaczyć dźwignię szybkozamykacza w wycięciu i obracać ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara tak długo, aż oś przetykowa będzie wystawać z otworu osi na długość ok. 1 cm.
4. Unieść lekko przednie koło jezdne i wyjąć oś przetykową.



dot. pkt 2. Otworzyć dźwignię zacisku szybkozamykającego.



UWAGA

Od koła jezdne należy odłączyć wszystkie kable (np. kabel oświetlenia). W przeciwnym razie, kable mogą się zerwać.

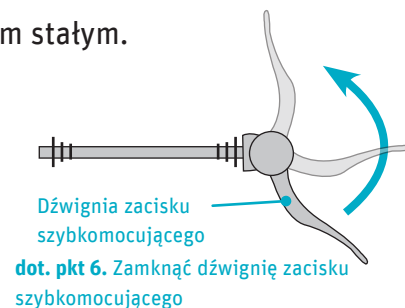


Jeżeli rower jest wyposażony w hamulce działające na obręcz koła, szczęki hamulca należy rozsunąć. Ewentualnie można spuścić powietrze z koła. W przeciwnym razie koła nie da się zdjąć.

5. Na koniec zdjąć koło przednie.

Zakładanie koła przedniego

1. Oś przetykową posmarować cienko smarem stałym.
2. Koło jezdne wprowadzić pomiędzy końce widelca przedniego i jego ustawienie wyrównać z wycięciami na oś.
3. Ponownie zamontować oś przetykową.
4. Dźwignię zacisku szybkozamykającego ustawić w pozycji otwartej.
5. Dźwignię zacisku szybkozamykającego zahaczyć w wycięciu i obracać w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. W ten sposób oś zostanie wkręcona w otwory gwintowane. Prosimy zwrócić uwagę na centralne ustawienie koła jezdne.
6. Dźwignię zacisku szybkozamykającego zamknąć, opuszczając ją o kąt 180°.



NIEBEZPIECZEŃSTWO



Zamykanie dźwigni zacisku szybkozamykającego powinno przychodzić z takim trudem, aby do jej zamknięcia potrzeby był nacisk poduszki dłoni (120 N: co odpowiada naciskowi 12 kg). Na poduszce dłoni powinien odznaczyć się odcisk dźwigni. W przeciwnym razie dźwignia ta mogłaby się otworzyć w czasie jazdy. Koło wówczas mogłoby się poluzować, a Państwo mogliby doznać poważnych obrażeń.

*w zależności od modelu

Dźwignia zacisku szybkoocującego zamyka się zbyt lekko

1. Otworzyć dźwignię zacisku szybkoocującego.
2. Dźwignię zacisku szybkoocującego zahaczyć w wycięciu i obracać w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. W ten sposób oś zostanie wkręcona w otwory gwintowane. Prosimy zwrócić uwagę na centralne ustawienie koła jezdneho.
3. Dźwignię zacisku szybkoocującego zamknąć.
4. Ew. czynności powtórzyć.

Dźwignia zacisku szybkoocującego nie daje się łatwo zamknąć

1. Otworzyć dźwignię zacisku szybkoocującego.
2. Zahaczyć dźwignię szybkoocującego w wycięciu i obracać ją w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara tak długo, aż oś przetykawa będzie wystawać z otworu osi na długość ok. 1 cm.
3. Dźwignię zacisku szybkoocującego zamknąć.
4. Ew. czynności powtórzyć.

OSTRZEŻENIE



Do koła jezdneho należy podłączyć uprzednio odłączone kable (np. kabel oświetlenia). W przeciwnym razie, kable mogą się zerwać.

3.10.2 Obręcze kół

Zużycie

OSTRZEŻENIE



Należy zwrócić uwagę na głębokie wyłobienia na obu obręczach. W takim przypadku obręcze kół mogą ulec awarii i doprowadzić do wypadku. W przypadku zauważenia uszkodzeń obręcze kół należy bezzwłocznie wymienić na nowe. Wiele obręczy kół jest wyposażonych we wskaźniki zużycia. Jeżeli znajdujące się w określonych punktach wskaźniki takie staną się niewyczuwalne, oznacza to, że obręcz została zużyta.



Czyszczenie

1. Z roweru wymontować akumulator.
2. Obręcz koła obmyć zmiotką. Większe zabrudzenia oczyścić lekko zwilżoną, miękką ściereczką.

UWAGA



Należy zwrócić bezwarunkowo uwagę, że podczas czyszczenia do silnika w żadnym wypadku nie może się dostać woda. Wnikająca do silnika woda może go zniszczyć.

3. Pozostawić do wyschnięcia.

3.10.3 Opony



NIEBEZPIECZEŃSTWO

Nie wolno przekraczać dopuszczalnego maksymalnego ciśnienia w oponach. Nie może być też ono niższe. Jeżeli ciśnienie powietrza będzie za wysokie, w najgorszym wypadku opona może wystrzelić i dojdzie do wypadku. Jeżeli ciśnienie w oponie przez dłuższy czas będzie niewystarczające, wówczas opona może ulec przedwczesnemu zużyciu. Dopuszczalne ciśnienie podawane jest w jednostkach ciśnienia bar i psi (w funtach na cal kwadratowy) na bocznej ścianie opony. Ciśnienie w oponach można pomierzyć samodzielnie za pomocą ciśnieniomierza. Ewentualnie mogą Państwo się z tym zwrócić do swojego autoryzowanego sklepu rowerowego.

3.11 Zapoznanie się z widelcem amortyzowanym*

Widelec przedni przytrzymuje koło przednie.



Odległość, jaką koło jezdne pokonuje pomiędzy położeniem z obciążeniem i bez obciążenia nazywa się całkowitą drogą amortyzowania.

Marka	Typ widelca	Całkowita droga amortyzowania
Fox	32 Float Evo	120 mm
Fox	32 F CTD	120 mm
Postmoderne	HG141	45 mm
RST	Pulse	50 mm
RST	Verso 3	50 mm
Sram	Recon Silver	100 mm 120 mm


*w zależności od modelu

Marka	Typ widelca	Całkowita droga amortyzowania
Sram	Reba RI	100 mm 120 mm
Sram	XC 32 TK	120 mm
Sram	XC	100 mm
Suntour	XCR Air	120 mm
Suntour	XCR	100 mm
Suntour	CR85	63 mm
Suntour	NCX-D	63 mm
Suntour	NEX	63 mm
Suntour	CR-8V	50 mm
Suntour	CR-7V	40 mm

Model z roku 2015/ 2016

Stan na dzień 18.12.2015

3.11.1 System Lockout

Jeżeli Państwa widelec wyposażony jest w system „Lockout”, wówczas mogą Państwo swoją amortyzację zablokować. Istnieją sytuacje na drodze, w czasie których może być to rozsądne: Np. podczas podjazdu lub gdy w czasie przyspieszania unoszą się Państwo znad siodełka. Aby amortyzację usztywnić, należy pokrętkę po prawej stronie widelca przestawić w położenie „LOCK” (zablokowane) (ew.: ). Aby amortyzację ponownie uaktywnić, wystarczy pokrętkę przestawić w położenie „OPEN” (otwarte).



LOCK/ 

Amortyzacja zablokowana

OPEN

Amortyzacja uaktywniona

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Amortyzacji w trudnym terenie nie wolno blokować. Mogłoby to spowodować uszkodzenie widelca przedniego. Na skutek uszkodzenia widelca przedniego mogłoby dojść do poważnego wypadku i obrażeń cieleśnych.

3.11.2 Air-System*

W niektórych widelcach przednich można regulować ciśnienie powietrza. W tym celu niezbędna będzie pomoc autoryzowanego sklepu rowerowego – lub jeżeli będą Państwo sami chcieli przeprowadzić regulację – pompka do widelców ze wskaźnikiem ciśnienia oraz instrukcją obsługi dostarczoną przez producenta widelca. Zaworek wraz kołpakiem (oznaczenie np. AIR) z reguły jest umieszczony po lewej stronie widelca.



4. Przed każdą jazdą

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Przed przystąpieniem do ponownego korzystania z roweru, wszystkie uszkodzone (np. wykazujące głębokie rysy, wyłobienia) lub wygięte części roweru należy wymienić na nowe. W przeciwnym razie istotne dla bezpieczeństwa jazdy podzespoły mogą odmówić posłuszeństwa i doprowadzić do wypadku.

Z roweru elektrycznego, który nie będzie się znajdował w nienagannym stanie technicznym, korzystać nie wolno. Jeżeli będą mieli Państwo jakiegokolwiek wątpliwości odnośnie stanu technicznego roweru, należy go przekazać do sprawdzenia do autoryzowanego sklepu rowerowego.


Zalecamy, aby wszelkie prace montażowe i regulacyjne zlecić do wykonania przez specjalistyczny sklep rowerowy. W przeciwnym razie błędny montaż może spowodować poluzowanie się niektórych elementów. Jeżeli taka awaria przydarzy się w czasie jazdy, wówczas może być ona przyczyną poważnych obrażeń cieleśnych oraz/lub śmierci.

Przed każdą jazdą, po każdym transporcie oraz po każdym pozostawieniu roweru elektrycznego bez opieki, należy go dokładnie sprawdzić. Można sobie przy tym dopomóc poniższą listą czynności kontrolnych.

Lista czynności kontrolnych

Typ	Właściwości
Rama z widelcem	Ramę i widelec należy sprawdzić pod kątem obecności widocznych odkształceń, rys i uszkodzeń.
Kierownica/wspornik kierownicy	Sprawdzić pod kątem prawidłowego, solidnego umocowania. Dzwonek ostrzegawczy sprawdzić pod kątem prawidłowego funkcjonowania i dobrego umocowania.

*w zależności od modelu

Typ	Właściwości
Siodło/szytyca	Zaciski szybko mocujące/osie przetykowe (w stosownych przypadkach) sprawdzić pod kątem solidnego umocowania.
Koła	<p>Sprawdzić stan ogumienia (uszkodzenia, ciała obce), równomierność biegu oraz ciśnienie powietrza.</p> <p> Dopuszczalne ciśnienie podawane jest w jednostkach ciśnienia bar i psi (w funtach na cal kwadratowy) na bocznej ścianie opony. Wartość ta nie może być przekraczana i nie może być też niższa.</p> <p>Należy sprawdzić pewność umocowania wentyli.</p> <p>Przeprowadzić oględziny obręczy kół pod kątem ew. uszkodzeń i zużycia.</p> <p>Zaciski szybko mocujące/osie przetykowe (w stosownych przypadkach) sprawdzić pod kątem prawidłowego, solidnego umocowania.</p>
Łańcuch	Łańcuchy, zębatki sprawdzić pod kątem ew. uszkodzeń i zużycia.
Hamulce	<p>Układ hamulcowy łącznie z klamkami hamulców w sprawdzić pod kątem poprawnego funkcjonowania oraz prawidłowego, dobrego umocowania.</p> <p>Dokonać sprawdzenia wzrokowego stanu kłoców/tarcz hamulcowych.</p>
Oświetlenie	<p>Sprawdzić poprawność funkcjonowania oraz ustawienie oświetlenia.</p> <p>Sprawdzić obecność świateł odblaskowych pod kątem spełnienia odnośnych krajowych przepisów ruchu drogowego.</p>
Połączenia śrubowe	Sprawdzić, czy wszystkie połączenia śrubowe dokręcone są wymaganymi momentami dokręcającymi.
Bagażnik	Sprawdzić pod kątem pewnego umocowania.

5. Skrócona instrukcja obsługi

5.1 Ładowanie akumulatora

NIEBEZPIECZEŃSTWO




Prosimy uważnie przeczytać informacje zawarte na tabliczce znamionowej ładowarki i stosować się do ich treści. W przeciwnym razie zachodzić będzie ryzyko błędnej obsługi, a w konsekwencji poważnych obrażeń.

Uszkodzonych akumulatorów nie wolno ładować



Jeżeli mają Państwo zamiar wykonać tylko krótką jazdę próbną, ładowanie akumulatora nie jest wymagane. Jednakże przed rozpoczęciem pierwszej dłuższej jazdy rowerem, akumulator bezwarunkowo należy naładować. Z technicznych względów produkcyjnych akumulator jest dostarczony w stanie naładowanym tylko częściowo (ok. w 50 %).

1. Podłączyć kabel sieciowy do ładowarki.
2. Wtyczkę kabla zasilającego włożyć do gniazdka ściennego. Zielona kontrolka LED ładowarki migocze światłem zielonym.
3. Wtyczkę ładowania wsunąć do gniazda w akumulatorze, aż do zatrzaśnięcia. Czerwona dioda LED ładowarki pali się światłem stałym . Diody LED akumulatora palą się w pierw światłem niebieskim, następnie zaś zielonym. Liczba palących się diod LED świadczy o poziomie naładowania akumulatora.

Wyświetlacz	Opis	Stan naładowania
■ ■ ■ ■ ■	5 diod LED pali się światłem stałym, żadna dioda nie migocze	100 – 97 %
■ ■ ■ ■ □	4 diody LED palą się światłem stałym, 5-cia dioda LED migocze	80 – 96 %
■ ■ ■ □	3 diody LED palą się światłem stałym, 4-cia dioda LED migocze	60 – 79 %
■ ■ □	2 diody LED palą się światłem stałym, 3-cia dioda LED migocze	40 – 59 %
■ □	1 dioda pali się światłem stałym, 2-ga dioda LED migocze	20 – 39 %
□	1 dioda LED migocze	0 – 19 %

Wskazania akumulatora w czasie ładowania

- W momencie, gdy akumulator będzie naładowany, ładowarka wyłączy się. Zielona kontrolka LED ładowarki będzie się palić światłem stałym.
- Wyciągnąć wtyczkę ładowania z gniazdka ładowania w akumulatorze.

5.2 Zakładanie akumulatora

UWAGA



Akumulator należy chwycić w sposób pewny tak, aby nie spadł. W przeciwnym razie akumulator mógłby zostać w ten sposób uszkodzony.

Akumulator mocowany na rurze dolnej

- Kluczyk akumulatora przekręcić w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. W tym momencie akumulator jest zablokowany.



dot. pkt 1. Zablokować akumulator

- Akumulator z wtyczką rozładowczą skierowaną w dół dosunąć oburącz do stacji dokującej.



dot. pkt 2. Przytrzymać akumulator przy stacji dokującej

- Akumulator docisnąć do stacji dokującej, przesuwając go jednocześnie w dół. Zaczepek sprężysty kliknie jeden raz. Akumulator przesunąć dalej w dół, aż do zatrzaśnięcia. Akumulator jest w pełni zatrzaśnięty dopiero wtedy, gdy stacja dokująca i akumulator tworzą w górnej części niemal jedną całość.



dot. pkt 3. Złożyć akumulator

Akumulator mocowany na rurze podsiodłowej

- Kluczyk akumulatora przekręcić w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. W tym momencie akumulator jest zablokowany.



dot. pkt 1. Zablokować akumulator

- Akumulator docisnąć do stacji dokującej, przesuwając go jednocześnie w dół. Kołek zabezpieczający kliknie jeden raz. Akumulator przesunąć dalej w dół, aż do zatrzaśnięcia. Akumulator jest w pełni zatrzaśnięty dopiero wtedy, gdy stacja dokująca i akumulator tworzą w górnej części niemal jedną całość.



dot. pkt 2. Złożyć akumulator

UWAGA



Zaleca się, aby kluczyk w tym momencie wyciągnąć i zabezpieczyć, w ten sposób nie wypadnie on i nie zostanie utracony.



Numer kluczyka należy zanotować na dowodzie zakupu/sprzedaży. Dysponując numerem kluczyka, można w razie zagubienia go/utruty, zamówić kluczyk zapasowy ⇒ 9.

Usterki S. PL-49 Usterki PL-49.

5.3 Panel wskaźnikowy



Panel wskaźnikowy

Po stronie zewnętrznej akumulatora umieszczony jest panel wskaźnikowy zawierający pięć diod LED i przycisk akumulatora. Po naciśnięciu na przycisk, diody powinny zapalić się. Liczba zapalonych diod oraz sposób ich świecenia przekazuje informacje na temat stanu akumulatora.

5.4 Włączenie roweru elektrycznego



Nie włączać roweru elektrycznego w czasie jazdy. W przeciwnym razie silnik może przerwać pracę lub nie uzyskają Państwo pełnego wspomagania.

1. Przycisk akumulatora naciskać przez jedną sekundę. a) Ukazany zostanie tryb wspomagania. Wszystkie diody LED na wskaźniku akumulatora palą się na niebiesko. Wskaźnik wspomagania wynosi 100%. b) Po upływie czterech sekund w sposób automatyczny zostanie ukazany stan naładowania ⇒ 5.6 Stan naładowania akumulatora S. *PL-34 Stan naładowania akumulatora PL-34.* W tym momencie diody LED będą się palić światłem stałym.



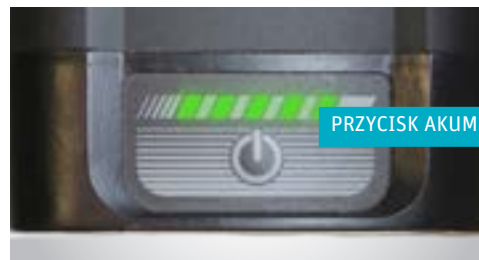
a) Wskaźnik trybu wspomagania



b) Wskaźnik stanu naładowania

5.5 Zmiana trybu wspomagania

1. W momencie, gdy diody LED na wskaźniku palić się będą na zielono, prosimy na sekundę nacisnąć przycisk akumulatora. W tym momencie diody LED zapalą się na niebiesko i wskazywać będą tryb wspomagania.



Wskaźnik stanu naładowania



Wskaźnik trybu wspomagania

2. W momencie, gdy diody LED na wskaźniku palić się będą na niebiesko, wówczas poprzez krótkie naciśnięcia przycisku akumulatora można zmieniać tryb wspomagania. Liczba zapalonych na niebiesko diod LED wskazywać będzie, z jaką mocą silnik zapewniac będzie wspomaganie.

Panel wskaźnikowy	Tryb wspomagania	Zużycie energii elektrycznej
■ ■ ■ ■ ■	Pali się pięć diod LED	100 %: Silnik zapewnia pełne wspomaganie.
■ ■ ■ □ □	Pałają się trzy diody LED	70 %: wspomaganie zredukowane na korzyść większego zasięgu.
■ □ □ □ □	Pali się jedna dioda LED	0 %: Brak wspomagania
		wysokie
		średnie
		bardzo niskie



Kolejność trybów wspomagania jest z góry zadana. Początkowo pali się pięć diod LED (■ ■ ■ ■ ■), następnie trzy diody LED (■ ■ ■ □ □) i na koniec jedna dioda LED (■ □ □ □ □). Następnie wskaźnik zaczyna ponownie wskazywać pięć świecących się na niebiesko diod LED.

- Przez cały czas kręcenia pedałami uzyskują Państwo wspomaganie. Wspomaganie zaprzestaje funkcjonowania w momencie wstrzymania kręcenia pedałami lub w przypadku osiągnięcia prędkości 25 km/h.

5.6 Stan naładowania akumulatora

- W momencie, gdy wszystkie diody na wskaźniku akumulatora palą się na niebiesko, należy chwilę odczekać. Po kilku sekundach zapalą się zielone diody LED i wskazywać będą stan naładowania akumulatora.



Wskaźnik trybu wspomagania



Wskaźnik stanu naładowania

- Jeżeli wszystkie diody LED na wskaźniku akumulatora palić się będą na zielono, ich liczba świadczy o poziomie naładowania akumulatora.

Panel wskaźnikowy	Opis	Stan naładowania
■ ■ ■ ■ ■	Pali się pięć diod LED	100 – 81 %
■ ■ ■ ■	Pałają się cztery diody LED	80 – 61 %
■ ■ ■	Pałają się trzy diody LED	60 – 41 %
■ ■	Pałają się dwie diody LED	40 – 21 %
■	Pali się jedna dioda LED	20 – 11 %
□	Jedna dioda LED migocze	10 – 0 %



Jeżeli zmienią się okoliczności jazdy, np. na skutek podjazdu na wzniesienie po pokonaniu długiego, wypoziomowanego odcinka, wówczas wskazywane wartości też mogą się chwilowo zmienić.

5.7 Wyłączenie roweru elektrycznego

1. Przycisk akumulatora naciskać przez cztery sekundy.



Jeżeli rower elektryczny nie będzie się przez 10 minut poruszał, wówczas wyłączy się on w sposób automatyczny. Aby uniknąć tzw. głębokiego rozładowania, system zarządzania akumulatorem (BMS) przełącza go w tryb uśpienia. Akumulator po upływie 10 minut samoczynnie przełączy się w tryb uśpienia i można go ponownie „wybudzić” poprzez naciśnięcie na przycisk akumulatora.

5.8 Odblokowywanie i wyjmowanie akumulatora

Akumulator mocowany na rurze dolnej

1. Do akumulatora włożyć kluczyk i obrócić go w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. W tym momencie akumulator będzie odblokowany.
2. Stanąć obok roweru, twarzą zwróconą w stronę przeciwną do kierunku jazdy.
3. Akumulator uchwycić oburącz.
4. Akumulator wyciągnąć ze stacji dokującej energicznym ruchem w sposób równoległy do rury dolnej.



dot. pkt 1. Odblokować akumulator



dot. pkt 2. Akumulator wyciągnąć ze stacji



W przypadku wystąpienia trudności podczas wyciągania akumulatora ze stacji dokującej, mogą Państwo stojąc obok kierownicy również twarzą zwróconą w stronę przeciwną do kierunku jazdy, spróbować go wyciągnąć w tej pozycji. W tej pozycji kierunek wyciągania jest optymalny. Ponadto w obu rękach jest więcej siły. Jeżeli jednak wyciągnięcie akumulatora i w tej pozycji nie powiedzie się, wówczas należy skontaktować się z autoryzowanym sklepem rowerowym.

Akumulator mocowany na rurze podsiodłowej

1. Do akumulatora włożyć kluczyk i obrócić go w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. W tym momencie akumulator będzie odblokowany.
2. Stanąć obok roweru elektrycznego.
3. Górną część ciała pochylić w stronę siodełka.
4. Akumulator uchwycić oburącz.
5. Akumulator wyciągnąć ze stacji dokującej energicznym ruchem w sposób równoległy do rury podsiodłowej.



dot. pkt 1. Odblokować akumulator



dot. pkt 5. Wyciągnąć akumulator ze stacji dokującej

UWAGA



Akumulator należy chwycić w sposób pewny tak, aby nie spadł. W przeciwnym razie akumulator mógłby zostać w ten sposób uszkodzony.

Zaleca się, aby kluczyk w tym momencie wyciągnąć i zabezpieczyć, w ten sposób nie wypadnie on i nie zostanie utracony.

6. Zespół napędowy

6.1 Wskazówki bezpieczeństwa

OSTRZEŻENIE



Prosimy nie przeprowadzać samodzielnie żadnych modyfikacji przy napędzie elektrycznym. Np. jest zabronione, aby prędkość jezdną podwyższać powyżej 25 km/h. Rowery elektryczne, w których moc napędowa zostanie zmieniona, nie będą ew. odpowiadać warunkom prawnym obowiązującym w kraju użytkowania. Jazda tak „stuningowanym” rowerem elektrycznym po drogach publicznych jest wykroczeniem. Ponadto występuje ryzyko, że niektóre podzespoły roweru odmówią posłuszeństwa. Zmodyfikowane w ten sposób rowery elektryczne tracą rękojmię oraz ochronę gwarancyjną.

Przed przystąpieniem do wykonywania jakichkolwiek prac przy rowerze elektrycznym, w pierwszej kolejności należy wymontować akumulator. Przypadkowe naciśnięcie przycisku akumulatora może spowodować niebezpieczeństwo poważnych obrażeń.

OSTROŻNIE



Prosimy zespołu napędowego nigdy nie rozbierać samodzielnie. Zachodzić będzie wówczas niebezpieczeństwo porażenia elektrycznego. Ponadto wygasa ochrona gwarancyjna. Wszelkie naprawy napędu elektrycznego prosimy powierzać wyłącznie odpowiednio przeszkolenemu personelowi autoryzowanego sklepu rowerowego.

Po dłuższym podjeździe silnika elektrycznego nie wolno dotykać. Może być on silnie nagrany. Dotknięcie może być przyczyną oparzenia.

UWAGA



Wszystkie podzespoły zamontowane w zespole napędowym oraz wszelkie inne elementy składowe napędu elektrycznego mogą być wymieniane wyłącznie na części zamienne tak samo zbudowane lub specjalnie przez producentów dopuszczone do stosowania w rowerach elektrycznych. W przeciwnym razie może dojść do przeciążenia systemu i jego uszkodzeń.

6.2 Dane techniczne

Zespół napędowy



Typ	Silnik wpleciony w koło tylne	
	Wolnobieg	
Rozmiar ogumienia	28 cali	20 cali
Moc nominalna	250 W	250 W
Nominalny moment obrotowy	20 Nm	15 Nm
Maks. moment obrotowy	35 Nm	35 Nm
Napięcie nominalne	36 V	36 V
Prędkość odłączenia wspomagania	25 km/h	25 km/h
Dopuszczalny zakres temperatur otoczenia	-10 do +40 °C	-10 do +40 °C
Temperatura przechowywania	-10 do +50 °C	-10 do +50 °C
Zalecane temperatury składowania	18 do 23 °C	18 do 23 °C
Klasa ochronna	IP 54	IP 54
Masa	3400 g	3400 g

6.3 Wskazówki i porady

6.3.1 Transport roweru elektrycznego

OSTRZEŻENIE



Na czas transportu należy zdjąć sakwy boczne bagażnika i pozostałe zamontowane akcesoria. W przeciwnym razie elementy te mogą się w czasie transportu poluzować i spowodować poważny wypadek.

Przed przystąpieniem do transportu roweru elektrycznego, należy w pierwszej kolejności wydemontować z niego akumulator.

Przypadkowe naciśnięcie przycisku akumulatora może spowodować niebezpieczeństwo poważnych obrażeń. Ponadto akumulator może wypaść ze stacji dokującej i ulec uszkodzeniu. Aby chronić akumulator przed nagrzewaniem, udarami oraz zwarciami, najlepiej jest stosować specjalny pokrowiec na akumulator.

Transport samochodem osobowym: Bagażnik rowerowy samochodu musi być przewidziany na podwyższonej masie roweru elektrycznego

⇒ *VI.I Masa całkowita S. PL-10* / *Masa całkowita PL-10*. W przeciwnym razie może się połamać i spowodować poważny wypadek. Należy bezwarunkowo zwrócić uwagę na zalecenia producenta rowerowych bagażników samochodu.

UWAGA



Na bagażniku tylnym, rower elektryczny może być transportowany wyłącznie w specjalnej osłonie przeciwdeszczowej. W szczególności należy przed wtargnięciem wody chronić stację dokującą. W przeciwnym razie deszcz może spowodować uszkodzenia silnika oraz jego podzespołów. Odpowiednie osłony są dostępne w naszych autoryzowanych sklepach rowerowych lub w sklepach internetowych.



Transport autobusem, pociągiem i samolotem: O warunki transportu Państwa roweru elektrycznego najlepiej z wyprzedzeniem dowiedzieć się w firmie, z usług której mają Państwo zamiar skorzystać w celu odbycia podróży.

6.3.2 Rowery holowane i przyczepki rowerowe

Korzystanie z rowerów holowanych i przyczepki rowerowych jest ogólnie rzecz biorąc w przypadku rowerów elektrycznych Groove Go jak najbardziej dozwolone. Należy jednak stosować się do poniższych zaleceń bezpieczeństwa:



NIEBEZPIECZEŃSTWO

Nie wolno przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej roweru, ponieważ w przeciwnym razie może dojść do awarii lub usterek podzespołów istotnych ze względu na bezpieczeństwo jazdy. W czasie jazdy może to prowadzić do poważnych obrażeń, a w konsekwencji do wypadku śmiertelnego włącznie ⇒ [VI.I Masa całkowita S. PL-10](#) [Masa całkowita PL-10](#).

Korzystanie z rowerów holowanych i przyczepki rowerowych zmienia właściwości jezdne roweru. Należy zatem odpowiednio dostosować swój styl jazdy. Jeżeli nie dostosują Państwo swojego stylu jazdy, wówczas mogą narazić Państwo siebie lub przewożone w ten sposób dziecko na poważne obrażenia oraz/lub śmierć. Droga hamowania jest odpowiednio dłuższa. Hamowanie zatem należy rozpocząć odpowiednio wcześniej. Również zachowanie kierownicy jest bardziej odporne. Ruszanie z miejsca, hamowanie, pokonywanie zakrętów i zjazdów ze wzniesień należy wprawdzie przeciwiczyć na niezaladowanym/ bez pasażera rowerze holowanym/przyczepce.

Należy korzystać wyłącznie z takich rowerów holowanych i przyczepki rowerowych, które spełniają wymagania odpowiednich przepisów krajowych. Przyczepki rowerowe poza wszystkim muszą być skonstruowane i sprawdzone w sposób, który spełnia wymagania normy DIN EN 15918. W przeciwnym razie podzespoły przyczepki mogą w czasie jazdy ulec uszkodzeniu i z tego powodu mogą narazić Państwa lub przewożone w ten sposób dziecko na poważne obrażenia oraz/lub śmierć. Jeżeli są Państwo zainteresowani nabyciem roweru holowanego/przyczepki rowerowej, prosimy zwrócić się o poradę do swojego autoryzowanego sklepu rowerowego.

6.3.3 Bagażniki

Usytuowanie	nad kołem tylnym	nad kołem przednim
Maksymalna nośność	25 kg*	10 kg*
Sprawdzono	na zgodność z postanowieniami normy DIN EN 14872	



NIEBEZPIECZEŃSTWO

***Należy zwrócić uwagę, że na bagażniku mogą być wybite lub podane w dostarczonej przez producenta sprzętu instrukcji obsługi, również inne wartości.** W przeciwnym razie może dojść do uszkodzenia bagażnika. Jeżeli przydarzyłoby to się w czasie jazdy, wówczas mogłoby być przyczyną bardzo poważnych obrażeń cielesnych. Maksymalna nośność bagażnika jest wyliczona na jego prętach mocujących lub na zamocowaniu lampy tylnej.

6.3.3.1 Wskazówki bezpieczeństwa



NIEBEZPIECZEŃSTWO

Bagażnik należy solidnie umocować i w regularnych odstępach czasu sprawdzać pewność jego zamocowania. W przeciwnym razie taśmy itp. mogą utknąć pomiędzy szprychami oraz/lub obracającymi się kołami. W następstwie mogłoby dojść do najcięższych wypadków.

Nie wolno przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej roweru, ponieważ w przeciwnym razie może dojść do awarii lub usterek podzespołów istotnych ze względu na bezpieczeństwo jazdy. W czasie jazdy może to prowadzić do poważnych obrażeń, a w konsekwencji do wypadku śmiertelnego włącznie. ⇒ [VI.I Masa całkowita S. PL-10](#) [Masa całkowita PL-10](#).

Przy bagażniku nie wolno dokonywać jakichkolwiek samodzielnych modyfikacji. W przeciwnym razie mogłoby dojść do jego uszkodzenia. Jeżeli przydarzyłoby to się w czasie jazdy, wówczas mogłoby być przyczyną bardzo poważnych obrażeń cielesnych.

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Maksymalna ładowność bagażnika nie może zostać w żadnych okolicznościach przekroczona. W przeciwnym razie mogłoby dojść do jego uszkodzenia. Jeżeli przydarzyłoby to się w czasie jazdy, wówczas mogłoby być przyczyną bardzo poważnych obrażeń cieleśnych.

Korzystanie z bagażnika zmienia właściwości jezdne roweru.

Należy zatem odpowiednio dostosować swój styl jazdy. Jeżeli nie dostosują Państwo swojego stylu jazdy, wówczas mogą narazić się Państwo na poważne obrażenia oraz/ lub śmierć. Droga hamowania jest odpowiednio dłuższa. Hamowanie zatem należy rozpocząć odpowiednio wcześniej. Również zachowanie kierownicy jest bardziej oporne.

W przypadku załadowanego bagażnika przedniego kierowca roweru ciężiej chodzi. Należy zatem odpowiednio dostosować swój styl jazdy.

OSTRZEŻENIE



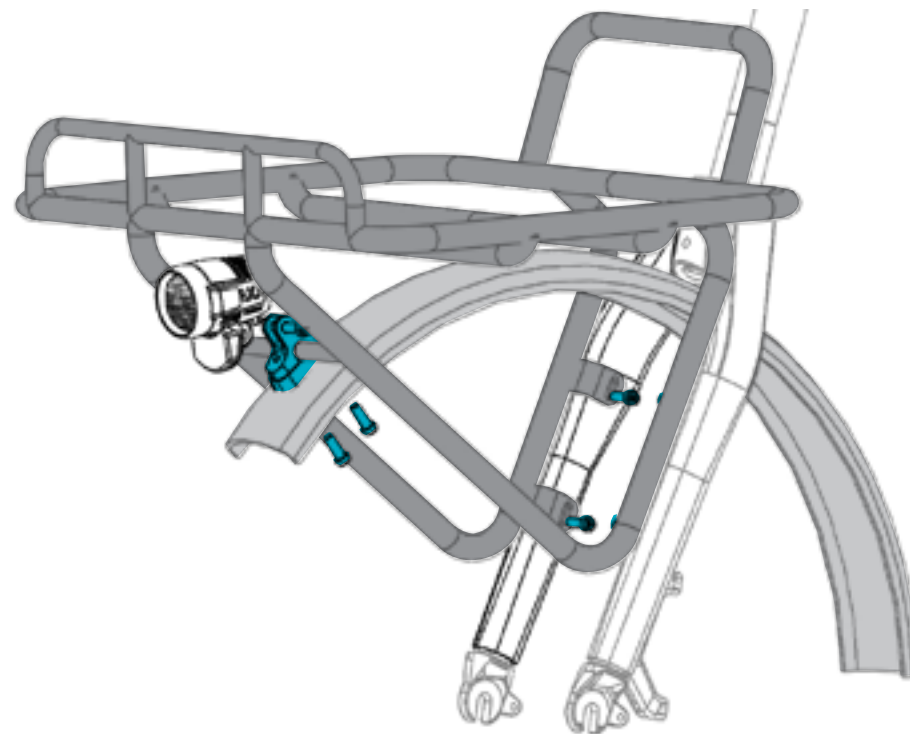
Prosimy zwrócić uwagę, aby poszczególne sztuki bagażu były w taki sposób umocowane w bagażniku w sposób niepowodujący przesłaniania widoczności jakichkolwiek świateł odblaskowych/lamp i żeby były dobrze widoczne dla innych uczestników ruchu drogowego.

W przeciwnym razie podczas niekorzystnych warunków widoczności (mgła, deszcz, zmierzch, ciemności) ryzykować będą Państwo brak możliwości spostrzeżenia Państwa na drodze. W konsekwencji mogą Państwo doznać poważnych obrażeń.



Swoje bagaże najlepiej transportować w sakwach bocznych bagażnika. Bagaże należy rozdzielić w taki sposób, aby zagwarantowane było równomierne rozłożenie masy. W ten sposób zadbają Państwo o bezpieczne zachowanie jezdne roweru.

6.3.3.2 Montaż bagażnika przedniego



6.3.4 Przechowywanie

1. Z roweru wyjąć akumulator.
2. Akumulator należy przechowywać w suchym, niezbyt ciepłym pomieszczeniu. Akumulator nie może być narażony na bezpośrednie promieniowanie słoneczne. Zalecana temperatura przechowania powinna mieścić się w przedziale od 18 do 23 °C.

6.3.5 Czyszczenie

OSTRZEŻENIE

Przed przystąpieniem do czyszczenia z roweru elektrycznego należy wyjąć akumulator. Przypadkowe naciśnięcie przycisku akumulatora może spowodować niebezpieczeństwo poważnych obrażeń.

UWAGA

Roweru elektrycznego ani jego podzespołów nie wolno nigdy myć za pomocą strumienia wody z węża wodnego, ani przy użyciu myjki wysokociśnieniowej. Jakkolwiek podzespoły są szczelne, tym niemniej mogłyby dojść do ich uszkodzenia. Rower należy czyścić wyłącznie za pomocą lekko zwilżonej, miękkiej ściereczki.

Zespołu napędowego ani jego elementów w żadnych okolicznościach nie wolno zanurzać w wodzie. Jakkolwiek podzespoły są szczelne, tym niemniej mogłyby dojść do ich uszkodzenia.

Do czyszczenia nie wolno stosować żadnych środków zawierających alkohol, rozpuszczalniki ani jakiegokolwiek cząstki ścierne. Ponadto nie wolno stosować jakichkolwiek szorstkich gąbek ani szczotek. W ten sposób można spowodować porysowanie i zmatowienie powierzchni lakierowanych. Rower należy czyścić wyłącznie za pomocą lekko zwilżonej, miękkiej ściereczki.



Nie wolno pozwolić, aby brud zasechł. Rower najlepiej wyczyścić bezpośrednio po zakończeniu jazdy.

OSTROŻNIE

Zespołu napędowego nie wolno czyścić w czasie, gdy jest on jeszcze gorący (np. bezpośrednio po zakończeniu jazdy). W przeciwnym razie można się oparzyć. Prosimy odczekać, aż napęd się schłodzi.

1. Z roweru elektrycznego należy wymontować najpierw akumulator.
2. Zespół napędowy należy oczyścić z zewnątrz lekko zwilżoną, miękką ściereczką.

7. Akumulator

7.1 Wskazówki bezpieczeństwa

NIEBEZPIECZEŃSTWO

Dzieciom oraz osobom, które ze względu na swoje cechy fizyczne, sensoryczne lub umysłowe lub z powodu braku doświadczenia lub dostatecznej wiedzy, nie są w stanie zajmować się akumulatorem, akumulatora tego bez nadzoru lub wskazówek ze strony osób odpowiedzialnych, powierzać nie wolno. W przeciwnym razie zachodzić będzie ryzyko błędnej obsługi, a w konsekwencji bardzo poważnych obrażeń.

OSTRZEŻENIE

W rowerze elektrycznym prosimy stosować wyłącznie odpowiednio dopasowany akumulator oryginalny. Stosowanie akumulatorów innych producentów może spowodować eksplozję, poważne poparzenia lub pożar. Ponadto w konsekwencji mogłyby dojść do wadliwego funkcjonowania oraz skrócenia okresu przydatności eksploatacyjnej. Wykaz dopuszczonych do stosowania akumulatorów znajdują Państwo w treści podrozdziału ⇒ [7.2 Dane techniczne S. PL-42](#) [Dane techniczne PL-42](#).

OSTRZEŻENIE



Akumulator należy ładować wyłącznie za pomocą dopasowanej oryginalnej ładowarki. Stosowanie ładowarek innych producentów może spowodować eksplozję, poważne poparzenia lub pożar. Ponadto w konsekwencji mogłoby dojść do wadliwego funkcjonowania oraz skrócenia okresu przydatności eksploatacyjnej. Wykaz dopuszczonych do stosowania ładowarek znajdują Państwo w treści podrozdziału ⇒ 8.2 *Dane techniczne S. PL-47* *Dane techniczne PL-47*.

Przed przystąpieniem do jakichkolwiek prac przy rowerze elektrycznym, zawsze należy wpierw wymontować akumulator. Przypadkowe naciśnięcie przycisku akumulatora może spowodować niebezpieczeństwo poważnych obrażeń.

Akumulatora nie wolno wystawiać na działanie ognia ani iskier. Należy unikać silnego nagrzewania akumulatora. W następstwie mogłoby dojść do eksplozji, poważnych poparzeń oraz pożaru. Ponadto w konsekwencji mogłoby dojść do wadliwego funkcjonowania oraz skrócenia okresu przydatności eksploatacyjnej. Akumulator należy przechowywać z dala od źródeł nagrzewania (np. silnego promieniowania słonecznego, nagranych kaloryferów). Podczas ładowania należy zadbać też o odpowiednie przewietrzanie pomieszczenia i nie wolno przekraczać dopuszczalnych temperatur otoczenia: 0 do +40 °C. Płonącego akumulatora nie wolno gasić wodą, lecz wyłącznie zwalczać ew. pożar w otoczeniu. Do zwalczania ognia najlepiej nadają się gaśnice klasy D (przeznaczone do gaszenia metali palnych). Jeżeli akumulator można bezpiecznie wynieść na otwartą przestrzeń, wówczas w celu zduszenia ognia można go obsypać piaskiem.

Akumulatorów w żadnych okolicznościach nie wolno narażać na zwarcie. W następstwie mogłoby dojść do eksplozji, poważnych poparzeń oraz pożaru. Ponadto w konsekwencji mogłoby dojść do wadliwego funkcjonowania oraz skrócenia okresu przydatności eksploatacyjnej. Akumulatorów nigdy nie wolno przechowywać w żadnych kartonach ani szufladach, w których byłyby one narażone na zwarcie ze strony innych materiałów przewodzących (śrub, spinaczy, kluczy, monet, gwoździ itp. przedmiotów metalowych).

OSTRZEŻENIE



Akumulatorów nie wolno niszczyć, rozdrabniać, rozbierać, otwierać ani naprawiać. W następstwie mogłoby dojść do eksplozji, poważnych poparzeń oraz pożaru. Wszelkie problemy związane z akumulatorami należy zgłaszać do swoich autoryzowanych sklepów rowerowych. Tam na pewno uzyskają Państwo fachową pomoc.

Uszkodzonych akumulatorów nie wolno ładować, wykorzystywać ani transportować.

- » W następstwie mogłoby dojść do eksplozji, poważnych poparzeń oraz pożaru.
- » Opary z akumulatorów mogą podrażniać drogi oddechowe. W takim przypadku należy doprowadzić świeże powietrze, a w razie trudności w oddychaniu należy zasięgnąć porady lekarza.
- » Z akumulatora może wylać się płyn i doprowadzić do podrażnienia skóry. Należy bezwarunkowo unikać jakiegokolwiek kontaktu z płynem z akumulatora. W razie przypadkowego kontaktu, płyn z akumulatora należy splukać dużą ilością wody. W przypadku, gdy płyn dostanie się do oczu należy go wyplukać obfitą ilością wody i dodatkowo uzyskać pomoc lekarza okulisty.

Akumulatorów nie wolno wysyłać. Akumulatory należą do przedmiotów niebezpiecznych, które w określonych warunkach mogą eksplodować, powodując w konsekwencji poważne obrażenia i pożary. Przygotowanie przesyłki akumulatorów wolno powierzyć wyłącznie odpowiednio przeszkolonemu personelowi fachowemu. Sprawy reklamacji akumulatorów należy zgłaszać wyłącznie poprzez autoryzowany sklep rowerowy. Autoryzowane sklepy rowerowe mają możliwość, aby akumulatory bezpłatnie zlecać do odbioru w sposób spełniający wymagania przepisów o przewozie materiałów niebezpiecznych.

OSTROŻNIE



Akumulatorów w żadnych okolicznościach nie wolno zanurzać w wodzie. Istnieje bowiem niebezpieczeństwo eksplozji. Płonącego akumulatora nie wolno gasić wodą, lecz wyłącznie zwalczać ew. pożar w otoczeniu. Do zwalczania ognia najlepiej nadają się gaśnice klasy D (przeznaczone do gaszenia metali palnych). Jeżeli akumulator można bezpiecznie wynieść na otwartą przestrzeń, wówczas w celu zduszenia ognia można go obsypać piaskiem. Nie należy jednakowoż się obawiać, że znajdujący się pod Państwa siodełkiem akumulator eksploduje na skutek deszczu. Akumulator jest bowiem zabezpieczony przed wnikaniem wilgoci/kondensatu pary wodnej.

UWAGA



Akumulator nie może być narażony na żadne udary mechaniczne.

Istnieje bowiem niebezpieczeństwo uszkodzenia. Nawet, jeżeli w wyniku upadku lub zderzenia nie będą widoczne jakiegokolwiek uszkodzenia zewnętrzne, akumulator może doznać uszkodzeń wewnętrznych. Dlatego też nawet akumulatory nie wykazujące uszkodzeń zewnętrznych muszą zostać poddane badaniu. W tej sprawie prosimy zwrócić się do Państwa autoryzowanego sklepu rowerowego.

Akumulator ten może być używany wyłącznie do napędu tego roweru elektrycznego. W przeciwnym razie można spowodować uszkodzenie sprzętu.



Akumulatory podlegają przepisom o przewozie materiałów niebezpiecznych. Przez użytkowników prywatnych mogą być one przewożone na drogach publicznych bez żadnych dalszych warunków. Natomiast w przypadku transportu komercyjnego realizowanego przez strony trzecie (np. transport lotniczy, firmy spedycyjne i logistyczne) muszą zostać spełnione wymagania przepisów specjalnych w zakresie pakowania i oznakowania. W przypadku zapytań na temat transportu, prosimy zwrócić się do Państwa autoryzowanego sklepu rowerowego.

7.2 Dane techniczne

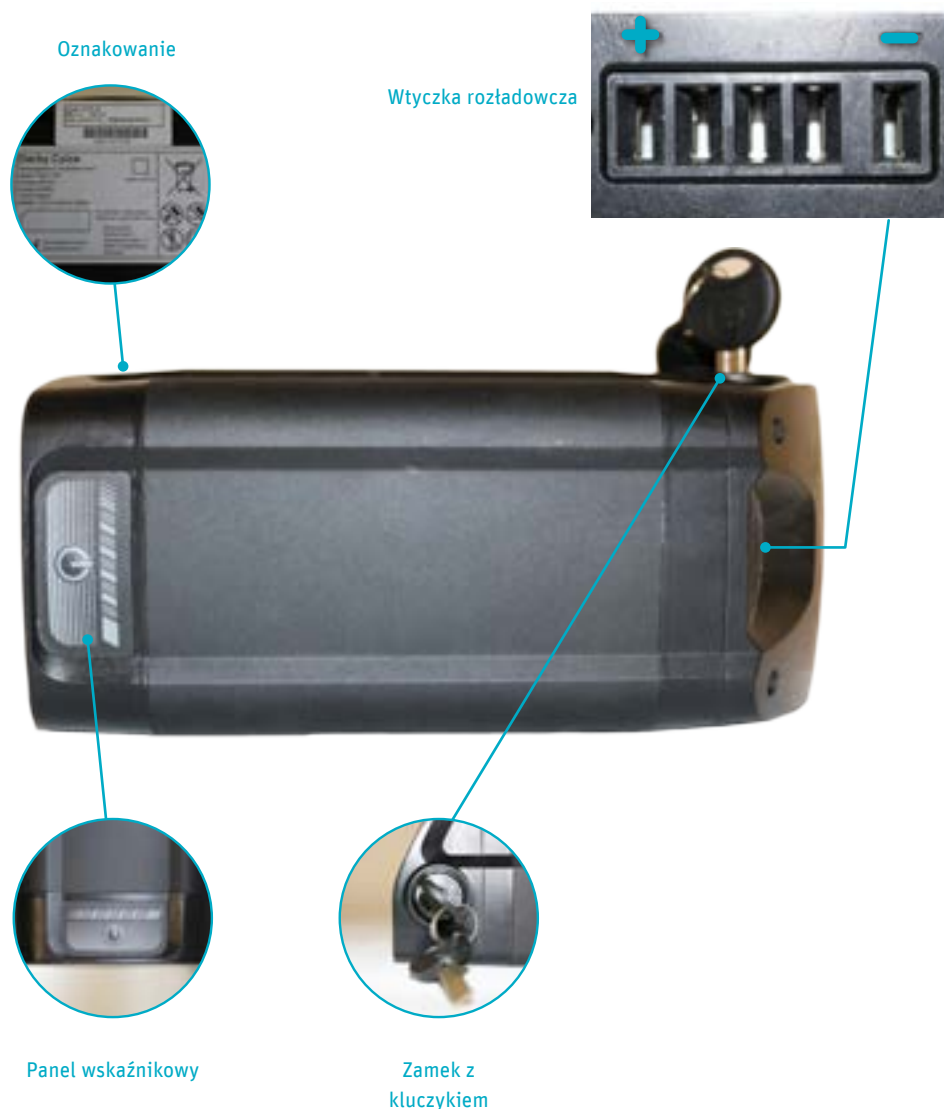


Typ	7 Ah	7 Ah
Usytuowanie	Rura dolna	Na rurze podsiodłowej
Pojemność nominalna	7 Ah	7 Ah
Napięcie nominalne	36 V	36 V
Energia	252 Wh	252 Wh
Masa	1900 g	1900 g
Liczba cykli ładowania	1100 pełnych cykli ładowania	1100 pełnych cykli ładowania
Czas ładowania*	ok. 3,5 do 4 godzin	ok. 3,5 do 4 godzin
Ogniwa	Litowo-jonowe (20 szt.)	Litowo-jonowe (20 szt.)
Zasięg**	45 km	45 km
Dopuszczalny zakres temperatur otoczenia	-10 do 40 °C	-10 do 40 °C
Dopuszczalny zakres temperatur podczas ładowania	0 do 40 °C	0 do 40 °C
Temperatura przechowywania	-10 do +50 °C	-10 do +50 °C
Zalecane temperatury składowania	18 do 23 °C	18 do 23 °C

* Za pomocą ładowarki o natężeniu prądu 2 A, do pełnego naładowania akumulatora (95 % pojemności akumulatora)

** Pomierzono przy najniższym trybie wspomagania, w warunkach optymalnych i przy w pełni naładowanym akumulatorze o najwyższej pojemności.

7.3 Przegląd



7.4 Wskazówki i porady

7.4.1 Zasięg

To, jaki dystans można pokonać na swoim akumulatorze, zależy od wielu czynników:



Jeżeli przemierzają Państwo dłuższe trasy, godne polecenia jest zabieranie ze sobą w drogę zapasowego akumulatora oraz/lub ładowarki.

Tryb wspomagania: W najwyższym trybie wspomagania zużywa się najwięcej energii elektrycznej. Zasięg spada tym bardziej, im wybrane wspomaganie rozwija większą moc.



A zatem dobrze jest różnicować tryby wspomagania. W przypadku wiatru wiejącego w kierunku jazdy, na zjazdach lub na terenie płaskim, trasę można szybko pokonać również przy niskim trybie wspomagania.

Ciśnienie w ogumieniu: Przy zbyt niskim ciśnieniu powietrza w ogumieniu, koła toczą się z większym oporem. Napęd musi zapewniać większą moc wspomagania – zasięg wówczas maleje.

Warunki jazdy: Niska prędkość nadawana przez korby w połączeniu ze zbyt wysokim biegiem prowadzi do nadmiernego zużycia energii elektrycznej.



Aby móc utrzymać stałą prędkość nadawaną przez korby, należy włączać na czas odpowiednio niskie przełożenia, zwłaszcza na podjazdach.

Kondycja fizyczna: Im lepszą kondycję fizyczną reprezentuje sobą użytkownik, tym mniej wspomagania potrzebuje.

Masa całkowita: Im mniejszą masą całkowitą obciążony jest rower, tym „lżej” się on porusza ⇒ *VI.I Masa całkowita S. PL-10* *Masa całkowita PL-10*.

Temperatury zewnętrzne: Im niższa jest temperatura zewnętrzna (np. zimą), tym zasięg jest niższy.



A zatem akumulator należy założyć do roweru dopiero przed samym wyjazdem. W ten sposób można uniknąć nadmiernego skrócenia zasięgu spowodowanego zbyt niskimi temperaturami.

Pojemność akumulatora: Znacznie krótszy czas pracy akumulatora po jego pełnym naładowaniu wskazuje, że w znacznym stopniu utracił on swoją pojemność.



Akumulator ten musi ew. zostać wymieniony na nowy. Dalszy sposób postępowania prosimy omówić ze swoim autoryzowanym sklepem rowerowym.

Dobór trasy: Na podjazdach i w przypadku silnego przeciwnego wiatru należy silniej kręcić korbami. Czujnik to zarejestruje i wówczas moc wspomagania również będzie większa.

7.4.2 Przechowywanie

1. Z roweru wyjąć akumulator.
2. Akumulator należy przechowywać w suchym, niezbyt ciepłym pomieszczeniu. Akumulator nie może być narażony na bezpośrednie promieniowanie słoneczne. Zalecana temperatura przechowania powinna mieścić się w przedziale od 18 do 23 °C.

UWAGA



Akumulator nie powinien być przechowywany w stanie całkowicie naładowanym. Idealny jest stan naładowania w przedziale pomiędzy 50 i 70% (■■■■). Ponieważ akumulator bardzo powoli traci zgromadzony ładunek, powinien zostać on naładowany dopiero w momencie, gdy palić się będą zaledwie 1 lub 2 diody. Jednakże nie powinno nastąpić to później niż po sześciu miesiącach.

7.4.3 Czyszczenie

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Jeżeli muszą Państwo przetrzeć akumulator, należy bezwarunkowo unikać dotykania styków. Zachodzić będzie wówczas niebezpieczeństwo porażenia elektrycznego.

OSTRZEŻENIE



Przed przystąpieniem do czyszczenia akumulatora, należy go wyjąć z roweru elektrycznego. Przypadkowe naciśnięcie przycisku akumulatora może spowodować niebezpieczeństwo obrażeń.

OSTROŻNIE



Akumulatorów w żadnych okolicznościach nie wolno zanurzać w wodzie. Istnieje bowiem niebezpieczeństwo eksplozji. Płonącego akumulatora nie wolno gasić wodą, lecz wyłącznie zwalczać ew. pożar w otoczeniu. Do zwalczania ognia najlepiej nadają się gaśnice klasy D (przeznaczone do gaszenia metali palnych). Jeżeli akumulator można bezpiecznie wynieść na otwartą przestrzeń, wówczas w celu zduszenia ognia można go obsypać piaskiem. Nie należy jednakowoż się obawiać, że znajdujący się pod Państwa siodłem akumulator eksploduje na skutek deszczu. Akumulator jest bowiem zabezpieczony przed wnikaniem wilgoci/ kondensatu pary wodnej.

UWAGA



Akumulatora nigdy nie wolno myć za pomocą strumienia wody z węża wodnego ani myjki wysokociśnieniowej. Jakkolwiek podzespoły są szczelne, tym niemniej mogłoby dojść do uszkodzenia akumulatora. Akumulator należy czyścić wyłącznie za pomocą lekko zwilżonej, miękkiej ściereczki.

Do czyszczenia nie wolno stosować żadnych środków zawierających alkohol, rozpuszczalniki ani jakiegokolwiek cząstki ściernie. Ponadto nie wolno stosować jakichkolwiek szorstkich gąbek ani szczotek. W ten sposób można spowodować porysowanie i zmatowienie powierzchni lakierowanych. Akumulator należy czyścić wyłącznie za pomocą lekko zwilżonej, miękkiej ściereczki.



Nie wolno pozwolić, aby brud zasechł. Akumulator najlepiej wyczyścić bezpośrednio po zakończeniu jazdy.

1. Z roweru elektrycznego należy wymontować wpierv akumulator.
2. Obudowę akumulatora należy czyścić wyłącznie za pomocą lekko zwilżonej, miękkiej ściereczki.
3. Jeżeli styki akumulatora są zabrudzone, należy je oczyścić za pomocą suchej, miękkiej ściereczki.

8. Ładowarka

8.1 Wskazówki bezpieczeństwa



NIEBEZPIECZEŃSTWO

Ładowarki nie służą do zabawy i nie mogą trafiać w ręce dzieci w wieku poniżej lat 8. Starsze dzieci muszą być odpowiednio dobrze poinstruowane w zakresie prawidłowego obchodzenia się z ładowarką. Osobom, które ze względu na swoje cechy fizyczne, sensoryczne lub umysłowe lub z powodu braku doświadczenia lub dostatecznej wiedzy, nie są w stanie prawidłowo obchodzić się ładowarką, urządzenia tego bez nadzoru lub wskazówek ze strony osób odpowiedzialnych, powierzać nie wolno. W przeciwnym razie zachodzić będzie ryzyko błędnej obsługi, a w konsekwencji bardzo poważnych obrażeń.



OSTRZEŻENIE

Do ładowania akumulatorów należy wykorzystywać wyłącznie odpowiednie do tego celu ładowarki oryginalne. Stosowanie ładowarek innych producentów może spowodować eksplozję, poważne poparzenia lub pożar. Ponadto w konsekwencji mogłoby dojść do wadliwego funkcjonowania oraz skrócenia okresu przydatności eksploatacyjnej.

Za pomocą ładowarki należy ładować wyłącznie odpowiednio dopasowany akumulator oryginalny. Stosowanie akumulatorów innych producentów może spowodować eksplozję, poważne poparzenia lub pożar. Ponadto w konsekwencji mogłoby dojść do wadliwego funkcjonowania oraz skrócenia okresu przydatności eksploatacyjnej. Wykaz dopuszczonych do stosowania akumulatorów znajduje Państwo w treści podrozdziału ⇒ [7.2 Dane techniczne S. PL-42](#) Dane techniczne PL-42.

OSTRZEŻENIE



Każdorazowo, przed przystąpieniem do korzystania z ładowarki należy sprawdzić jej obudowę, kabel zasilający i wtyczkę. W przypadku stwierdzenia obecności jakichkolwiek uszkodzeń, z ładowarki korzystać nie wolno. Ładowarki nigdy nie wolno rozbierać samodzielnie. Wszelkie naprawy należy powierzać tylko wykwalifikowanemu personelowi fachowemu i przy zastosowaniu wyłącznie oryginalnych części zamiennych. W przeciwnym razie może zachodzić ryzyko eksplozji oraz/ lub pożaru. Ponadto postępowanie się uszkodzonymi ładowarkami, kablami zasilającymi lub wtyczkami podwyższa ryzyko porażenia elektrycznego.

Ładowarka jest przeznaczona do wykorzystywania wyłącznie wewnątrz pomieszczeń. Ładowarka musi być chroniona przed deszczem i wilgocią. Wnikanie wody lub wilgoci oznacza ryzyko porażenia elektrycznego. Jeżeli do ładowarki przedostałaby się woda, należy wówczas natychmiast wyjąć wtyczkę kabla zasilającego z gniazdka i przekazać ładowarkę do sprawdzenia w autoryzowanym sklepie rowerowym. W przypadku nagłej zmiany temperatur z niskiej na wysoką, w ładowarce może gromadzić się wilgoć kondensacyjna. W takim przypadku należy odczekać ok. jednej godziny. Mniej więcej tyle czasu trwa wyrównanie się temperatur elementów wewnętrznych ładowarki po przeniesieniu jej z pomieszczenia chłodnego do cieplejszego. Można tego uniknąć, przechowując ładowarkę w pomieszczeniu, w którym będzie użytkowana.

W czasie ładowania, ładowarki ani akumulatora nie wolno niczym przykrywać. Ładowarki oraz akumulatora nie wolno ustawiać na jakimkolwiek podłożu łatwopalnym (np. papierze, tekstyliach itp.) ani w łatwopalnym otoczeniu. Powyższe zalecenie obowiązuje również w przypadku ładowania akumulatora zainstalowanego w rowerze elektrycznym. Rower elektryczny musi być ustawiony w takim miejscu, w którym potencjalny pożar nie będzie mógł się zbyt szybko rozprzestrzeniać. Ani roweru elektrycznego, ani jego akumulatora nie wolno wystawiać na bezpośrednie działanie promieniowania słonecznego, powodującego nagrzewanie się do temperatury przekraczającej 40 °C. Występujące podczas ładowania nagrzewanie się ładowarki oraz akumulatora powoduje niebezpieczeństwo pożaru.

OSTRZEŻENIE



W przypadku zaobserwowania powstawania dymu lub wydzielania się nietypowego zapachu, należy natychmiast wyjąć wtyczkę kabla zasilającego z gniazdka i odłączyć ładowarkę od akumulatora. Przegrzewanie się akumulatora świadczy o jego uszkodzeniu. Z takiego akumulatora nie wolno już dłużej korzystać. Ładowarki oraz akumulatora nie wolno pozostawiać bez nadzoru.

Ładowarki nie wolno wystawiać na działanie ognia ani iskier. Ładowarka może eksplodować, powodując przy tym poważne poparzenia i może być przyczyną pożaru. Ponadto w konsekwencji mogłoby dojść do wadliwego funkcjonowania oraz skrócenia okresu przydatności eksploatacyjnej. Podczas ładowania należy zadbać o wystarczające przewietrzanie.

UWAGA




Napięcie sieciowe musi być zgodne z napięciem przyłączeniowym ładowarki. W przeciwnym razie można spowodować uszkodzenie sprzętu. Napięcie przyłączeniowe ładowarki jest podane na tabliczce znamionowej, umieszczonej z tyłu urządzenia.

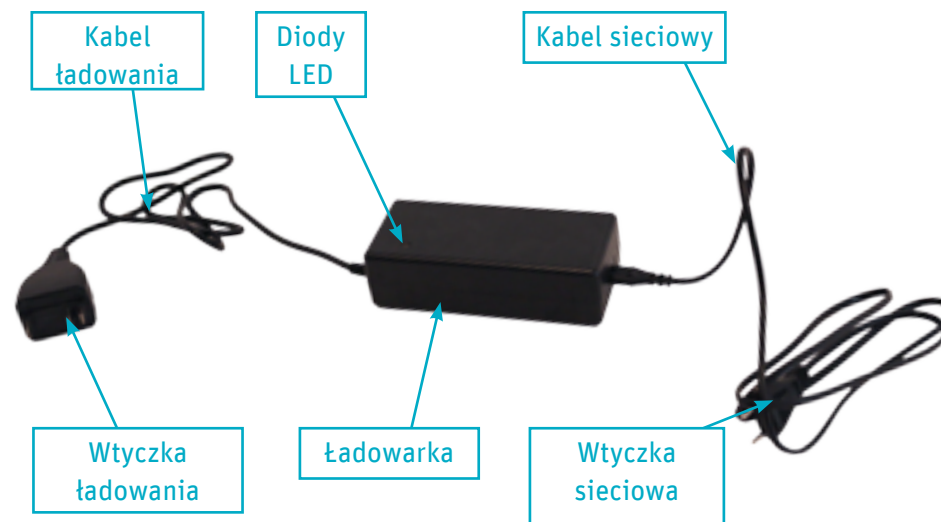
Akumulatorów, które już są naładowane lub nie będą w najbliższym czasie wykorzystywane, nie należy ładować przez zbyt długi czas. W przypadku wyładowań atmosferycznych, wahań napięcia w sieci lub zwarć, akumulator może doznać uszkodzeń.

Akumulator należy utrzymywać w stanie czystym. Jeżeli w obrębie styków występują zabrudzenia, wówczas w czasie pracy ładowarki mogą się one zapalić, pozostawiając ślady przypalenia. W takim przypadku ładowarka będzie musiała ew. zostać wymieniona na nową
⇒ [8.4.1 Czyszczenie S. PL-48](#)[Czyszczenie PL-48](#).

8.2 Dane techniczne

Napięcie akumulatora	36 V
Napięcie wejściowe (prądu zmiennego)	100 – 240 V
Częstotliwość sieci	50 – 60 Hz
Maksymalne napięcie wyjściowe (prądu stałego)	42 V
Maksymalny prąd ładowania	2 A
Wymiary (D Sz W)	160 mm 70 mm 46 mm (ładowarka)
Dopuszczalny zakres temperatur podczas ładowania	0 °C do +40 °C
Temperatura przechowywania	-10 do +50 °C
Zalecane temperatury składowania	18 do 23 °C
Masa	706 g (ładowarka)
Klasa ochronna	 Ładowarka i stacja ładowania są przeznaczone do wykorzystywania wyłącznie wewnątrz pomieszczeń. Urządzenia te muszą być chronione przed deszczem i wilgocią. Wnikanie wody lub wilgoci oznacza ryzyko porażenia elektrycznego.

8.3 Przegląd



8.3.1 Diody LED

Panel wskaźnikowy	Opis	Znaczenie
	Dioda LED migocze w kolorze zielonym.	Czuwanie
	Dioda LED pali się w kolorze czerwonym	Akumulator jest naładowany
	Dioda LED migocze w kolorze czerwonym	Błąd ładowania
	Dioda LED pali się w kolorze zielonym	Akumulator jest naładowany

8.4 Wskazówki i porady

8.4.1 Czyszczenie

NIEBEZPIECZEŃSTWO



Przed przystąpieniem do czyszczenia ładowarki, a zwłaszcza przed rozpoczęciem jej przecierania, należy bezwarunkowo wyciągnąć wtyczkę kabla zasilającego z gniazdka sieciowego. W przeciwnym bowiem razie, w przypadku dotknięcia styków mogłoby dojść do porażenia elektrycznego.

UWAGA



Ładowarki w żadnym wypadku nie wolno zanurzać w wodzie.

Jakkolwiek podzespoły są szczelne, tym niemniej mogłoby dojść do ich uszkodzenia.

Do czyszczenia nie wolno stosować żadnych środków zawierających alkohol, rozpuszczalniki ani jakiegolwiek cząstki ściernie. Ponadto nie wolno stosować jakichkolwiek szorstkich gąbek ani szczotek. W ten sposób można spowodować porysowanie i zmatowienie powierzchni lakierowanych. Ładowarkę należy czyścić wyłącznie za pomocą lekko zwilżonej, miękkiej ściereczki.


1. Wyciągnąć wtyczkę ładowania z gniazdka ładowania.
2. Wyciągnąć wtyczkę kabla zasilającego z gniazdka sieciowego.
3. Obudowę akumulatora należy czyścić wyłącznie za pomocą lekko zwilżonej, miękkiej ściereczki.
4. Jeżeli styki będą zabrudzone, należy je oczyścić za pomocą suchej, miękkiej ściereczki.

8.4.2 Przechowywanie




1. Ładowarkę należy przechowywać w suchym, niezbyt ciepłym pomieszczeniu. Ładowarka nie może być narażona na bezpośrednie promieniowanie słoneczne. Zalecana temperatura przechowania powinna mieścić się w przedziale od 18 do 23 °C.





9. Usterki

9.1 Zespół napędowy, wyświetlacz i pierścień z przyciskami

Opis	Przyczyna	Rozwiązanie
Brak wspomagania silnikowego	a) Akumulator znajduje się w trybie uśpienia.	a) Akumulator należy wybudzić z trybu uśpienia. Jeżeli akumulator nie reaguje, podłączyć go na krótko do ładowarki ⇒ 5.1 Ładowanie akumulatora S. PL-31 Ładowanie akumulatora PL-31 .
		 Jeżeli akumulator nie reaguje dalej, a jego diody LED migoczą w nietypowy sposób, oznacza to, że akumulator jest uszkodzony i musi zostać od ładowarki odłączony.
	b) Akumulator jest uszkodzony.	b) Założyć nowy akumulator.
	c) Rower elektryczny jest wyłączony. Jeżeli przez ok. 10 minut napęd nie pobiera jakiegokolwiek mocy (np. wówczas, gdy rower elektryczny stoi w bezruchu), wówczas rower Groove Go wyłączy się samoczynnie.	c) Włączyć rower elektryczny ⇒ 5.4 Włączenie roweru elektrycznego S. PL-33 Włączanie napędu elektrycznego PL-33 .
Silnik pracuje na biegu jałowym	a) Bieg nie został prawidłowo nastawiony.	a) Sprawdzić nastawę biegu. Ew. zwrócić się do autoryzowanego sklepu rowerowego.
	b) Łańcuch zeskokczył z zębátky.	b) Łańcuch założyć na zębátkę i wyregulować naprężenie. Ew. zwrócić się do autoryzowanego sklepu rowerowego ⇒ 3.8.1 Pomiar i regulacja naprężenia łańcucha S. PL-23 Pomiar i regulacja stopnia naprężenia łańcucha PL-23 .

9.2 Akumulator

Panel wskaźnikowy	Opis	Przyczyna	Rozwiązanie
	2-ga dioda LED migocze w szybkim tempie w kolorze zielonym.	Akumulator jest wyczerpany i został wyłączony.	Jeżeli akumulator jest wyczerpany, wówczas po krótkiej przerwie znowu przez niedługi czas popracuje i wyłączy się ponownie. Akumulator taki musi zostać naładowany ⇒ 5.1 Ładowanie akumulatora S. PL-31 Ładowanie akumulatora PL-31 .
	4-ta dioda LED migocze w szybkim tempie w kolorze zielonym.	Akumulator jest przeciążony.	Jeżeli akumulator jest przeciążony, wówczas po krótkiej przerwie włączy się znowu i można będzie korzystać z niego w zwykły sposób.
	3-cia dioda LED migocze w szybkim tempie w kolorze zielonym.	Akumulator jest za gorący lub zbyt zimny.	Dopuszczalna temperatura otoczenia podczas ładowania powinna się mieścić w granicach od 0 do +40 °C.

Panel wskaźnikowy	Opis	Przyczyna	Rozwiązanie
	Zasięg wydaje się być zbyt krótki	a) Zasięg jest zależny od: <ul style="list-style-type: none"> » Trybu wspomagania » Ciśnienia w ogumieniu » Warunków jazdy » Kondycji fizycznej » Masy całkowitej » Temperatur zewnętrznych » Pojemności akumulatora » Wybranej trasy 	a) Istnieje wiele powodów, dla których zasięg może wydawać się zbyt krótki ⇒ 7.4.1 Zasięg S. PL-43 Zasięg PL-43 .
	Zagubiony został kluczyk akumulatora.	Zagubiony kluczyk akumulatora można zamówić ponownie: Zalecamy, aby numer kluczyka zanotować na dowodzie zakupu/sprzedaży. Dysponując numerem kluczyka, można w razie zagubienia go/ utraty zamówić kluczyk zapasowy. <ol style="list-style-type: none"> 1. Należy odwiedzić stronę internetową: www.trelock.de. 2. Wybrać swój język obsługi. 3. Wybrać zakładkę „Services”, a następnie podpunkt „Ersatzschlüssel“ (kluczyk zapasowy). 4. Należy postępować zgodnie ze wskazówkami. Jeżeli nie dysponują Państwo numerem kluczyka, to pozostaje tylko możliwość, aby wymontować zamek. Należy w tym celu skontaktować się z autoryzowanym sklepem rowerowym.	
	Akumulator nie daje się naładować.	a) Zbyt wysoka lub za niska temperatura otoczenia.	a) Akumulator wolno ładować wyłącznie w temperaturze otoczenia mieszczącej się w granicach od 0 do +40 °C.
b) Akumulator jest uszkodzony.		 b) Uszkodzonych akumulatorów nie wolno ładować ani wykorzystywać w jakikolwiek inny sposób. Należy skontaktować się z autoryzowanym sklepem rowerowym, ew. akumulator musi zostać wymieniony na nowy.	
c) Usterka ładowarki.		c) Prosimy ładowarkę oddać do sprawdzenia w autoryzowanym sklepie rowerowym ew. musi zostać wymieniona ona na nową.	
	Akumulator jest uszkodzony.	Wystąpił nieszczęśliwy wypadek lub upadek roweru elektrycznego lub upadek akumulatora.	 Uszkodzonych akumulatorów nie wolno ładować ani wykorzystywać w jakikolwiek inny sposób. Należy skontaktować się z autoryzowanym sklepem rowerowym, ew. akumulator musi zostać wymieniony na nowy.
	Akumulator nie daje się „wybudzić” z trybu uśpienia.	a) Akumulator jest wyczerpany.	a) Akumulator ładuje się tylko przez krótką chwilę.
b) Akumulator jest uszkodzony.		 a) Jeżeli akumulator dalej nie będzie reagował, a jego diody LED będą błyskać w nietypowy sposób, oznacza to, że akumulator jest uszkodzony i musi zostać odłączony od ładowarki.	
		b) Akumulator jest uszkodzony.	 b) Uszkodzonych akumulatorów nie wolno ładować ani wykorzystywać w inny sposób. Należy skontaktować się z autoryzowanym sklepem rowerowym, ew. akumulator musi zostać wymieniony na nowy.

9.3 Ładowarka

Panel wskaźnikowy	Opis	Przyczyna	Rozwiązanie
	Dioda LED migocze trwale w kolorze czerwonym.	Oznacza to, że zachodzi błąd ładowania.	 Ładowarkę należy natychmiast odłączyć od gniazda ściennego. Jeżeli problem będzie się powtarzał, należy wówczas zakupić nową ładowarkę.

10. Momenty dokręcające

NIEBEZPIECZEŃSTWO



W celu dokręcenia połączeń śrubowych, należy posługiwać się właściwymi narzędziami. Należy stosować zalecane momenty dokręcające. Pierwszeństwo mają momenty dokręcające podane przez producentów podzespołów (w stosownych przypadkach). W przeciwnym razie śruby mogą się poluzować, pęknąć lub zerwany może zostać gwint. Jeżeli zdarzyłoby się to w czasie jazdy, niektóre elementy mogłyby odpaść, a Państwo mogliby doznać poważnych obrażeń. Zbyt mocne dokręcenie może ponadto spowodować uszkodzenie podzespołów. Wszystkie elementy istotne ze względu na bezpieczeństwo należy dokręcać kluczem dynamometrycznym. Klucze dynamometryczne nastawiane są na określoną wartość w Nm (niutonometrach).

Jeżeli na przedmiotowym elemencie lub w jego instrukcji użytkownika nie będą podane zalecane momenty dokręcające, wówczas należy posłużyć się wartościami z poniższej tabeli:

Połączenie śrubowe	Gwint	Moment dokręcający (Nm)
Śruby dokręcenia korb pedałów.	M6	40
Pedały	9/16	40
Nakrętki osi, przód	ogólnie	25 – 30
Nakrętki osi, tył	M12	40
Mostek kierownicy, regulacja kątowa	M6	8 – 10
Mostek kierownicy, A-Head, zacisk kierownicy	M5 / M6 / M7	M5: 5 / M6: 10 / M7: 14
Mostek kierownicy, A-Head, rura sterowa	M5 / M6 / M7	M5: 5 / M6: 10 / M7: 14
Chwyty kierownicy, zacisk zewnętrzny	M5 / M6	M5: 5 / M6: 10
Zacisk siodełka dolny	M5 / M6 / M8	M5: 5 / M6: 10 / M8: 20
Jarżmo siodełka, górne	M5 / M6 / M7 / M8	M5: 5,5 / M6: 5,5 / M7: 14 / M8: 20
Hamulce obręczy kół, szczęki hamulcowe	M6	10
Przesuwne śruby w wycięciach rur przytańcuchowych	M10	16
Zaciski hamulca, Shimano, IS i PM	M6	6 – 8
Zaciski hamulca, Avid, IS i PM	M6	8 – 10
Zaciski hamulca, Magura, IS i PM	M6	6
Zacisk manetki zmiany biegów	M5	5
Zacisk klamki hamulca	M5	Wg danych producenta
Kaseta, pierścień mocujący	nie dot.	30 – 40
Śruby korków kierownicy	M4 / M5	M4: 3 / M5: 5
Bagażnik	M5 / M6	M5: 6 / M6: 8 – 10

