

Instrukcja Obsługi Roweru Transportowego FlexiCargoBike Model: City_ONE

1.	Wprowadzenie.....	1
2.	Przeznaczenie roweru transportowego.....	1
3.	Bezpieczeństwo i ograniczenia.....	1
4.	Części towaroweru.....	2
5.	Jazda rowerem transportowym CITY_ONE.....	2
6.	Ustawienie pozycji siodła.....	2
7.	Korby, pedały i wkład supportu.....	2
8.	Układ napędowy.....	2
9.	Układ hamulcowy.....	2
10.	Koła przednie.....	2
11.	Obręcze kół i ogumienie.....	3
12.	Warunki gwarancji.....	3

1. Wprowadzenie

Dziękujemy Państwu za zakup roweru towarowego FlexiCargoBike. Mamy nadzieję, że często będziecie korzystać z roweru cargo, który daje wiele przyjemności i zadowolenia z dokonanego zakupu.

Aby użytkowanie Waszego roweru było przyjemne i bezpieczne, prosimy o zapoznanie się z tą instrukcją. Dzięki niej dokładnie poznacie swój rower. Sprzedawca, u którego kupiliście rower, opisze jak dokonać wszelkie przeglądy i naprawy gwarancyjne Waszego roweru. Rower, mimo prostej konstrukcji wymaga przestrzegania pewnych zasad, aby mógł długo i bezpiecznie służyć użytkownikowi. Niniejsza instrukcja zapoznaje użytkownika roweru z podstawowymi czynnościami obsługowymi jak wstępna regulacja, bieżąca obsługa i prawidłowa konserwacja. W przypadku bardziej skomplikowanych napraw zalecamy z korzystania z usług specjalistycznych warsztatów naprawczych.

OSTRZEŻENIE: Jazda na rowerze towarowym może być ryzykowna nawet w najlepszych warunkach. Prawidłowa obsługa roweru pozwala w znacznym stopniu zmniejszyć ryzyko odniesienia obrażeń. Ta Instrukcja zawiera bardzo wiele OSTRZEŻEŃ i UWAG, które dotyczą przeważnie konsekwencji jakie będziesz musiał ponieść w przypadku nieodpowiedniej obsługi bądź niedokładnego przeglądu swojego roweru. Jest to o tyle ważne, że każdy upadek może w efekcie spowodować poważne obrażenia nie tylko kierującego rowerem towarowym ale także porzeczonych nim osób oraz innych uczestników ruchu.

2. Przeznaczenie roweru transportowego

Rower transportowy zaprojektowany jest z przeznaczeniem do jazdy po drogach publicznych, ścieżkach rowerowych, drogach z nawierzchnią asfaltową i drogach nieutwardzonych w umiarkowanym terenie z prędkością do 25km/h i maksymalnym obciążeniem 100kg plus masa rowerzysty. Rower transportowy przeznaczony jest do bezpiecznego przewozu osób i towarów zgodnie z prawem ruchu drogowego jego szerokość nie przekracza 90cm. Jeśli rower będzie użytkowany na drogach publicznych, powinien mieć sprawne oświetlenie i widoczne odbłaski.

3. Bezpieczeństwo i ograniczenia

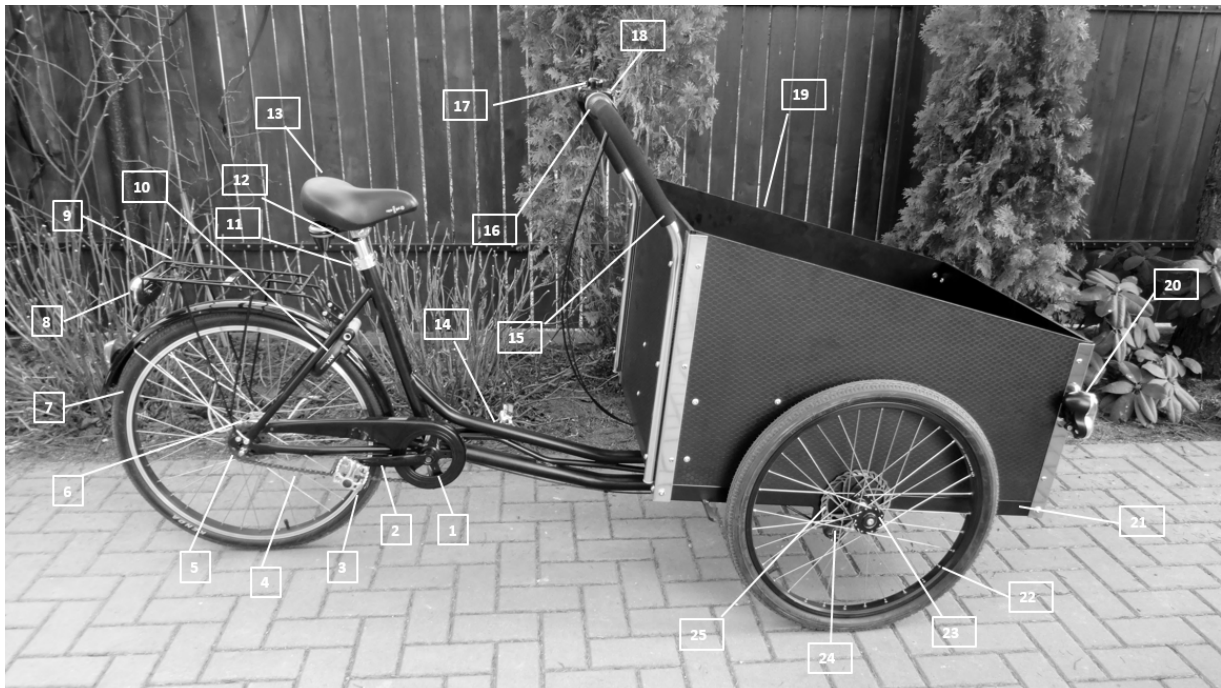
Z uwagi na możliwość przewożenia towarów i osób o masie do 100kg konstrukcja roweru musiała zostać tak zaprojektowana, żeby bezpiecznie przenieść spore obciążenia w różnych, czasami dynamicznych warunkach dlatego masa własna roweru jest czynnikiem, który wpływa na długość drogi hamowania. Z tego powodu należy zawsze pamiętać o zachowaniu bezpiecznej prędkości, szczególnie przy zjazdach ze wzniesień, wiaduktów, na mokrej/śliskiej nawierzchni itp. aby pozwalała ona zwolnić czy wyhamować w kontrolowany sposób bez narażania na niebezpieczeństwo innych uczestników ruchu drogowego.

UWAGA: Należy pamiętać, że masa roweru z pełnym obciążeniem i kierującym często może wynosić ponad 200 a nawet 250kg więc rowerzysta musi tak planować drogę jazdy i hamowania aby nie stworzyć zagrożenia dla innych użytkowników dróg.

UWAGA: Przy pokonywaniu ostrych zakrętów zaleca się zredukowanie prędkości poniżej 10km/h gdyż siła odśrodkowa i siła pchająca wózek, pochodząca z napędu łańcuchowego, mogą spowodować utratę równowagi a nawet wywrotkę roweru co jest bardzo niebezpieczne w przypadku przewozu osób czy towarów o dużej masie. Pełne zawracanie rowerem towarowym powinno odbywać się z prędkością minimalną z zachowaniem pełnej ostrożności. Zaleca się ze względów bezpieczeństwa zapinać dzieci pasami, w które wyposażony jest rower, zakładanie kasków ochronnych i kamizelki z elementami odbłaskowymi. Do dodatkowo zawsze należy pamiętać o sygnalizowaniu za pomocą rąk zmiany kierunku jazdy oraz obserwować pojazdy i rowery jadące z przeciwka, szczególnie na ścieżkach rowerowych gdzie ilość miejsca do mijania może być ograniczona.

4. Części towaroweru

1. Koło łańcuchowe w osłonie
2. Korba
3. Pedał
4. Łańcuch
5. Zębatka tylna
6. Wielobiegowa piasta tylna
7. Koło tylne
8. Światło tylne
9. Bagażnik
10. Blokada koła tylnego
11. Obejma podsiodłowa
12. Rura podsiodłowa/sztzyca
13. Siodełko
14. Rama tylna roweru
15. Kierownica
16. Manetka zmiany biegów
17. Dzwonek
18. Dźwignia hamulców przednich
19. Skrzynia towaroweru
20. Oświetlenie przednie
21. Rama przednia roweru
22. Koło przednie
23. Piasta przednia
24. Zaciski hamulców
25. Tarcze hamulców



5. Jazda rowerem transportowym

Jazda rowerem transportowym trójkołowym jest prosta choć nieco różni się od jazdy rowerem jednośladowym. Podstawową różnicą jest to, że zachowujemy równowagę bez wprawiania rowera w ruch. Po prostu wsiadamy i zaczynamy pedałowac. Ma to wiele zalet szczególnie przy skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną oraz przy parkowaniu roweru cargo. Model City_ONE napędzany jest siłą ludzkich mięśni, która porusza korba i za pomocą łańcucha napęd przenoszony jest na tylne koło zębate, które skolei porusza wielobiegową przekładnię w piastach koła tylnego, napędzającą koło. Tak powstała siła za pomocą tylnej ramy przenoszona jest na oś wózka. Rama tylna z ramą wózka połączona jest za pomocą ułożyskowanej tulei, co pozwala całemu układowi na wykonywanie skrętów, które kierujący może wykonywać za pomocą kierownicy. Ponieważ oś tulei łączącej ramę tylną z wozkiem nie jest prostopadła do

konstrukcji skrzyni wózka, to przy skręcaniu rama tylna nieco się przechyla w kierunku skrętu. Przy niewielkich prędkościach na skrętach jest to bardzo pożądane i wygodne dla kierującego. Przy większych prędkościach konstrukcja jednak nie pozwala na większe wychylenia takie jak wykonujemy jadąc rowerem jednośladowym, co w początkowym okresie jazdy może powodować poczucie dyskomfortu. Kierunek jazdy dodatkowo stabilizowany jest za pomocą amortyzatora skrętu, który pozwala utrzymać pożądany kierunek jazdy w przypadku najechania jednym z kół przednich na przeszkodę, nierówność czy krawężnik. Podczas poruszania stabilizator skrętu wydaje dźwięk związany z przepływem powietrza/płynów wewnątrz elementu. Przystawiając towarowera przy energicznych ruchach stabilizator daje spory opór dlatego należy skrecać delikatnie z wyczuciem, wówczas rower bez większych oporów będzie wykonywał skręty. Podczas jazdy oprzy stabilizatora są nieodczuwalne a samo urządzenie jest

niezbędne w momentacie gdy musimy kierować jedną ręką, np. w trakcie sygnalizacji zmiany kierunku jazdy.

6. Ustawienie pozycji siodełka

Właściwa pozycja siodełka jest bardzo istotnym czynnikiem w osiągnięciu odpowiedniego komfortu na rowerze. Należy zwrócić szczególną uwagę aby jarzemko siodełka znajdowało się w granicach podziałki na prętach stelaża siodełka. Wysokość ustala się po opuszczeniu korby mechanizmu w dolne położenie i oparciu śródstopia na pedale w ten sposób, aby noga była lekko ugięta w kolanie. Ponadto dla bezpieczeństwa zalecamy aby wysokość siodełka pozwała na kontrolowany kontakt stopy z podłożem. Śruby obejmujące podsiodłowej należy odpowiednio dokręcić, aby siodełko nie obracało się w trakcie jazdy i zapewniało stabilną pozycję rowerzysty.

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

7. Korby, pedały i wkład suportu

Po przejechaniu pierwszych 20 km należy sprawdzić dokręcenie korb i pedałów, skontrolować, czy śruby korb są mocno dokręcone.

Zaniedbanie kontroli dokręcenia korb do osi suportu, może powodować luzy na osi skutkujące nieodwracalnym uszkodzeniem korby.

Pedały muszą być mocno dokręcone do korb, tak, aby osadzenie osi pedału oparło się o korbę. Dociągnięcie pedałów trzeba regularnie kontrolować. W innym przypadku może dojść do poluzowania osi pedału na gwincie korby i w efekcie uszkodzenie gwintu.

Pedały są zwykle oznaczone literami R - prawy i L - lewy na osi każdego pedału. Przed montażem przesmarujcie gwint na korbach i pedałach. Wkręćcie obracając w prawo prawy pedał (R) do gwintu prawej korby (korba z tarczami). Należy to robić ostrożnie, aby nie uszkodzić gwintu! Wkręć obracając w lewo lewy pedał (L) do gwintu lewej korby. Sprawdzić, czy osadzenie osi pedału oparło się o korbę. Wkład suportu musi się obracać bez tarcia i luzów. Regularnie należy kontrolować, czy obie miski wkładu suportu są mocno wkręcone do ramy, a łożyska należyściwie nasmarowane.

8. Układ napędowy

Układ napędowy składa się z manetki z prawej strony kierownicy, linki przekładni tylnej, trybów przedniego i tylnego koła zębatego, tylnej piasty wielobiegowej i łańcucha. Układ napędowy jest wyregulowany przez producenta, dlatego regulacji należy dokonywać tylko wtedy, kiedy jest taka konieczność za pomocą regulacji ze śrubą kontrującą przy manetce.

UWAGA: Prawidłowa zmiana biegów powinna odbywać się tylko w biegu jałowym, gdy nie kręcimy korbą do przodu. Nie zaleca się zmieniać biegów na siłę gdyż może to doprowadzić do uszkodzenia przekładni pasty tylnej. Funkcjonowanie systemu zależy od lekkiej pracy linek w pancerzach i całego układu napędu.

Cały system należy utrzymywać w czystości, w szczególności łańcuch, którego odpowiednia konserwacja zapewnia niższe opory i przyjemniejszą jazdę. Właściwe naciągnięcie łańcucha zapobiega przesuwaniu się tylnego koła w widełkach oraz jego spadaniu z kół zębatach. W tym celu należy odpowiednio wyregulować naciągacz łańcucha. Regularnie należy czyścić łańcuch z zabrudzeń za pomocą odpowiedniej szmatki dzięki temu przedłużymy żywotność łańcucha. Do smarowania łańcucha zalecamy używać przeznaczony do tego celu oleje. W czasie użytkowania roweru następuje stopniowe trwałe rozciągnięcie ogniw łańcucha. Zużyty lub uszkodzony łańcuch należy wymienić ponieważ prowadzi do niszczenia zębatek.

9. Układ hamulcowy

Układ hamulcowy składający się z dźwigni hamulców, linek i pancerzy przednich hamulców, klocków hamulcowych. Dźwignia hamulca posiada blokadę parkingową, którą można zaciągnąć i zablokować przednie koła podczas postoju np. na pochyleniu.

UWAGA: Lewa dźwignia (klamka) kieruje pracą przednich hamulców tarczowych. Prawidłowo wyregulowany naciąg powinien zapewnić symetryczną siłę hamowania dla obu kół. Jeśli przedni układ hamulcowy działa niesymetrycznie i podczas hamowania „ściąga” rower w jedną stronę należy niezwłocznie dokonać odpowiedniej regulacji napięcia linek na zaciskach hamulcowych przy pomocy śrub zaciskających.

Tylny hamulec znajduje się w piaście wyposażonej w torpeda, które zatrzymuje się naciskając pedał nogą w stronę przeciwną do kierunku jazdy (do tyłu). Zaleca się regularnie kontrolować stan powierzchni trących; klocki hamulcowe i tarcze należy utrzymywać w czystości. Po rozregulowaniu układu hamulcowego hamulce trzeba ponownie nastawić, ewentualnie zwrócić się do wyspecjalizowanego serwisu. Powierzchnie zatłuszczone należy odtłuścić.

UWAGA: Tarcza hamulcowa w czasie hamowania nagrzewa się! Bezpośrednio po jeździe należy uważać, aby się nie poparzyć o rozgrzaną tarczę. Klocki hamulcowe w czasie hamowania ulegają zużyciu, a skuteczność hamowania stopniowo obniża się. Jeśli hamulce przy hamowaniu są głośne, jeśli zauważycie spadek skuteczności hamowania, może to oznaczać, że klocki hamulcowe są zużyte i trzeba je wymienić na nowe. Dobór właściwego typu klocków doradzi sprzedawca lub serwisant.

10. Koła przednie

Przed każdą jazdą należy skontrolować, czy koła przednie są poprawnie i mocno zamocowane do osi wózka za pomocą śruby mocującej wkręcanej do osi prawej z gwintem prawostronnym a do lewej osi z gwintem lewoskrętnym. Obie śruby zakręcają się w kierunku obrotu kół do przodu więc istnieje niewielkie prawdopodobieństwo ich odkręcenia czy poluzowania, co może prowadzić do uszkodzenia tarczy hamulców lub zablokowania i uszkodzenia w trakcie jazdy.

11. Obręcz kół i ogumienie

Przed rozpoczęciem użytkowania roweru należy zawsze sprawdzić, czy koła są wycentrowane a obręcze nieuszkodzone. Podczas eksploatacji roweru, a szczególnie przy wszelkich zderzeniach, mogą się pojawić rysy i pęknięcia. Jazda z tak uszkodzoną obręczą jest zabroniona, powoduje zagrożenie zdrowia i życia użytkownika roweru! Należy ją bezzwłocznie wymienić.

Nie wolno jeździć na kołach, w których jest za małe lub za duże ciśnienie powietrza. Na boku każdej opony jest podany optymalny zakres ciśnienia, którego należy przestrzegać. W razie defektu, uszkodzoną dętkę należy wymienić na nową, zawsze o takich samych parametrach rozmiar jest umieszczony na każdej dętce lub na bocznych ścianach opony. CITY_ONE wyposażony jest w opony 24" cale na przednich kołach i 26" na kole tylnym z zalecanym ciśnieniem 3,1-3,3BAR.

OSTRZEŻENIE: Wszystkie elementy mechaniczne roweru podlegają zużyciu i są narażone na duże obciążenia. Różne materiały i części mogą reagować na zużycie i zmęczenie materiału na różne sposoby. Kiedy zostanie przekroczona żywotność jakiejś części, może ona nagle ulec uszkodzeniu, co może prowadzić do zagrożenia zdrowia i życia użytkownika roweru. Jakiegokolwiek rysy, pęknięcia, odbarwienia lakieru i inne zmiany na powierzchni części w miejscach bardzo obciążonych sygnalizują, że przekroczono żywotność części i należy ją niezwłocznie wymienić na nową.

12. Warunki gwarancji

WARUNKI GWARANCJI

- Sprzedawca zapewnia dobra jakość i sprawne działanie sprzętu pod warunkiem, że będzie on użytkowany zgodnie z przeznaczeniem. Gwarantem jest Sprzedający, czyli firma która sprzedała rower;
- Sprzedający jest zobowiązany przekazać nabywcy rower pełnosprawny, wyregulowany, nadający się do natychmiastowej eksploatacji;
- Do obowiązków użytkownika należy wykonanie czynności obsługowych, regulacyjnych i konserwacyjnych wszystkich elementów roweru opisanych w Instrukcji użytkowania roweru;
- Wymagany jest przegląd gwarancyjny w terminie do 30 dni od daty zakupu, 3-4 tygodni użytkowania nowego roweru. Przeglądu gwarancyjnego roweru należy wykonać w profesjonalnym serwisie rowerowym z potwierdzeniem daty, pieczęcią i podpisem serwisanta na karcie gwarancyjnej;

- Okres gwarancji przedłuża się o czas, w jakim towar był w naprawie gwarancyjnej
- W okresie trwania gwarancji wszystkie usterki spowodowane wadami materiału, wadami ukrytymi oraz złym montażem będą usuwane bezpłatnie. W przypadku konieczności wymiany części, Gwarant zapewni ją w kolorze odpowiednim do specyfikacji roweru lub uniwersalnym;
- Rower oraz oryginał dowodu zakupu, który wyraźnie określa nazwę i adres sprzedającego, datę i miejsce zakupu, rodzaj produktu i nr fabryczny wraz z kartą gwarancyjną należy dostarczyć do punktu Gwaranta;
- We wszelkich sprawach nieuregulowanych warunkami gwarancji zastosowanie mają przepisy Ustawy o szczególnych warunkach sprzedaży konsumenckiej.

GWARANCJA NIE OBEJMUJE WAD POWSTAŁYCH:

- z winy użytkownika – uszkodzenie wyrobu spowodowane niewłaściwą eksploatacją niezgodną z instrukcją użytkowania (np. nadmiernym wysunięciem sztycy siedzenia, niedokręceniem pedałów do korb, itp.), zaniedbań w użytkowaniu i konserwacji (np. niedokręcenie korb do osi suportu, nieodpowiednie przechowywanie, itp.), uszkodzeń powstałych w wyniku wypadku, niefachowej naprawy, uszkodzeń wynikających z zamiany części na nieoryginalne i niekompatybilne z wyposażeniem roweru, zmian technicznych i konstrukcyjnych roweru;
- wraz z bieżącym zużyciem elementów gumowych (np. opon, dętek, osłon, błotników, itp.);
- w wyniku uszkodzeń mechanicznych - spowodowanych bieżącym użytkowaniem roweru (np. uszkodzenie powierzchni lakierniczej, rozcentrowania kół, itp.);
- w wyniku naturalnego zużycia układu hamulcowego (klocki hamulcowe, tarcze hamulcowe, obręcze kół itp.)
- w wyniku naturalnego, stałego zużycia układu napędowego (łańcuch i wszystkie elementy mające z nim kontakt: tryby korby i piasty wielobiegowej, kółka przerzutki tylnej);
- za naprawy gwarancyjne nie uważa się regulacji i dokręcenia

GWARANCJA TRACI SWOJĄ WAŻNOŚĆ W PRZYPADKU:

- upływu terminu gwarancji;
- wprowadzenia przez użytkownika zmian konstrukcyjnych;
- nieprzestrzegania zasad prawidłowej eksploatacji zawartych w Instrukcji użytkowania roweru;
- dokonywania napraw w niewłaściwy sposób