

Instrukcja roweru typu full suspension **Accent Hero**

(niniejsza instrukcja stanowi załącznik do instrukcji ogólnej roweru)

SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP - WAŻNE INFORMACJE I OSTRZEŻENIA	2
2.	OGÓLNE INFORMACJE DOTYCZĄCE JAZDY.....	3
3.	HERO.....	4
4.	GEOMETRIA.....	5
5.	CZĘŚCI SERWISOWE.....	5
6.	USTAWIENIA ZAWIESZENIA.....	8
7.	MONTAŻ TYLNEGO KOŁA	10
8.	AMORTYZATOR TYLNY	10
9.	INFORMACJE OGÓLNE.....	11
10.	MOMENT DOKRĘCANIA	11
11.	WEWNĘTRZNE PROWADZENIE PRZEWODÓW	13
12.	KONSERWACJA I OKRESOWE KONTROLE BEZPIECZEŃSTWA.....	14
13.	WYKAZ KOMPONENTÓW	15

1. WSTĘP - WAŻNE INFORMACJE I OSTRZEŻENIA

UWAGA: Należy uważnie przeczytać niniejszą instrukcję, która zawiera ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa użytkownika roweru.

OSTRZEŻENIE: Jazda na rowerze górskim jest niebezpiecznym sportem i wymaga bardzo dobrych umiejętności. Angażując się w tego typu aktywność, użytkownik akceptuje ryzyko obrażeń, a nawet śmierci. Nawet najlepszy rower nie pomoże idealnie wylądować, jeśli rowerzysta nie posiada wystarczających umiejętności, a najlepszy sprzęt ochronny nie zagwarantuje pełnego bezpieczeństwa. Należy pamiętać, że przy tego rodzaju jeździe można ufać tylko swoim umiejętnościom i trzeba zaakceptować nieodłączne ryzyko kontuzji. Podczas jazdy można osiągać znaczne prędkości i dlatego użytkownik staje w obliczu poważnego ryzyka oraz zagrożeń.

Należy dokładnie sprawdzić rower i osprzęt oraz upewnić się, że rower jest w idealnym stanie technicznym przed każdą jazdą. Jeśli to możliwe, zaleca się skonsultowanie się z obsługą bike-parku, doświadczonymi rowerzystami lub organizatorami zawodów w sprawie warunków i wskazanego wyposażenia odpowiedniego dla danego miejsca jazdy. Noszenie sprzętu ochronnego jest koniecznością, w tym certyfikowanego kasku, rękawiczek, dobrze widocznej odzieży, która nie jest na tyle luźna, aby można ją było zaplątać w napęd roweru lub obiekty wystające z boku drogi/ścieżki. Dobrze dopasowane buty zapewnią dostateczną przyczepność do pedałów i komfort jazdy. Należy upewnić się, że sznurówki butów nie mają możliwości dostania się do ruchomych części roweru oraz absolutnie nigdy nie jeździć boso lub w sandałach. Zaleca się używanie okularów ochronnych, aby ochronić oczy przed brudem, kurzem i insektami.

Niektóre procedury serwisowe wymagają specjalistycznych narzędzi i bardzo dobrych umiejętności. Dlatego, aby zminimalizować ryzyko wypadków, prace konserwacyjne roweru oraz wymiany elementów powinny być wykonywane przez uprawnioną warsztat rowerowy.

Brak konserwacji, kontroli i właściwej regulacji układu zawieszenia może spowodować nieprawidłowe działanie zawieszenia, w wyniku czego użytkownik może stracić kontrolę nad rowerem, co w konsekwencji może spowodować upadek.

Wprowadzenie zmian w regulacji zawieszenia może zmienić właściwości jezdne i charakterystykę hamowania roweru. Zmiana regulacji zawieszenia nie jest zalecana chyba, że użytkownik dokładnie zna układ zawieszenia, instrukcję i zalecenia producenta. Należy zawsze sprawdzać zmiany właściwości jezdnych i charakterystyki hamowania roweru po skorygowaniu ustawień zawieszenia, wykonując jazdę próbną w bezpiecznym miejscu.

Podobnie jak w przypadku wszystkich elementów mechanicznych, rama pod wpływem dużych obciążeń podlega zużyciu. Materiały i komponenty mogą reagować na zużycie lub zmęczenie naprężeniowe na różne sposoby. Jeśli żywotność konstrukcyjna elementu została przekroczona, to element może niespodziewanie zawieść, powodując obrażenia u rowerzysty. Każda forma pęknięcia, zdrapania lub zmiany koloru w obszarach silnie obciążonych wskazuje, że żywotność elementu została osiągnięta i należy go wymienić.

WAŻNE: Niniejsza instrukcja nie stanowi kompleksowej instrukcji użytkowania, serwisu, naprawy lub konserwacji. Zaleca się kontakt ze sprzedawcą, aby uzyskać wyczerpującą poradę. Sprzedawca może również odesłać użytkownika na szkolenie, do serwisu lub odwołać się do instrukcji dotyczącej korzystania z roweru, serwisu, napraw lub konserwacji.

2. OGÓLNE INFORMACJE DOTYCZĄCE JAZDY

Należy pamiętać, że jazda na rowerze może być niebezpieczna. Przez cały czas powinno się zachować ostrożność, obserwować innych użytkowników drogi i przede wszystkim dbać o dobrą widoczność na drodze używając świateł i odzieży odblaskowej, w szczególności w warunkach słabego oświetlenia.

Używanie kasku podczas jazdy na rowerze jest koniecznością i może pomóc w zapobieżeniu uszkodzeniu głowy / uratować życie.

Przed każdą jazdą zaleca się wykonanie kontroli stanu technicznego roweru (szczegółowe informacje można znaleźć w dalszej części instrukcji).

Jeżeli użytkownik zauważy problemy techniczne lub ma wątpliwości co do prawidłowego działania któregoś z elementów roweru nie powinien jeździć na rowerze.

Rower należy utrzymywać w czystości i w dobrym stanie technicznym.

Zaleca się zaopatrzenie się w odpowiedni sprzęt oraz zabieranie ze sobą pompki, zapasowej dętki, zestawu łałek oraz podstawowego zestawu narzędzi, które mogą być niezbędne w przypadku przebitej opony lub innej usterki mechanicznej. W razie pytań czy wątpliwości należy skontaktować się ze sprzedawcą i zapytać o radę.

Jeśli rower jest wyposażony w przerzutki, użytkownik może wybrać kombinację biegów, która jest najbardziej wygodna do panujących warunków jazdy. Przerzutki pozwalają utrzymać stałą prędkość jazdy, a używanie niższych biegów (L) do wjeżdżania pod górę i wyższych biegów (H) do zjeżdżania z góry ułatwia jazdę. Podczas zmiany biegów zaleca się zmniejszanie nacisku na pedały. W razie pytań czy wątpliwości należy skontaktować się ze sprzedawcą i zapytać o radę.

Należy zwrócić uwagę na hamulce - mogą być mocne, ale jeśli zostaną użyte zbyt agresywnie, mogą spowodować wypadek. Powinno się poświęcić trochę czasu na to, aby lepiej wyczuć hamulce, najlepiej na bocznej drodze lub na pustym parkingu przed pierwszą jazdą. Zaleca się unikanie zbyt szybkiej jazdy, szczególnie z górki, łatwo wtedy stracić kontrolę nad rowerem i zderzyć się z przeszkodą.

Jeśli rower jest wyposażony w amortyzator/-y, zwiększona prędkość, którą może rozwinąć rowerzysta, również zwiększy ryzyko obrażeń. Przykładowo, przedni amortyzator roweru może zanurkować podczas gwałtownego hamowania, jeżeli użytkownik nie jest na to przygotowany może łatwo stracić kontrolę i upaść. Poleca się dowiedzieć, jak bezpiecznie korzystać z systemu zawieszenia.

Dzięki zawieszeniu koła mają lepszą przyczepność w terenie, co poprawia kontrolę i komfort jazdy. Większy skok zawieszenia może być okazją do szybszej jazdy. Należy jednak uważać, aby nie przecenić własnych umiejętności względem większych możliwości jakie daje rower wyposażony w amortyzator/-y. Doskonalenie umiejętności wymaga czasu oraz praktyki.

Zaleca się używanie zapięć/zabezpieczeń do roweru w celu ochrony przed kradzieżą i nie pozostawianie roweru niezabezpieczonego bez opieki. Nawet jeżeli użytkownik planuje być z dala od niego tylko na kilka minut.

3. HERO

Hero jest stworzony na górskie ścieżki – tam użytkownik w pełni poczuje wszystkie jego zalety. Posiada lekką i sztywną karbonową ramę z udoskonaloną geometrią i świetną kinematyką tylnego zawieszenia, która poprawia efektywność pedałowania. Elastyczny wahacz zapewnia odpowiednie ugięcie tylnego trójkąta. Aby obniżyć wagę roweru i jeszcze bardziej zwiększyć sztywność ramy, został usunięty punkt obrotu z połączenia górnych i dolnych rur tylnego trójkąta. Zamiast klasycznego łożyska, właściwości materiału ramy zapewniają wystarczające ugięcie bez wpływu na trwałość ramy.

To rower, który spełni wymagania miłośników jazdy po górach i da przewagę podczas startu w ciężkim maratonie czy wyścigu cross-country.



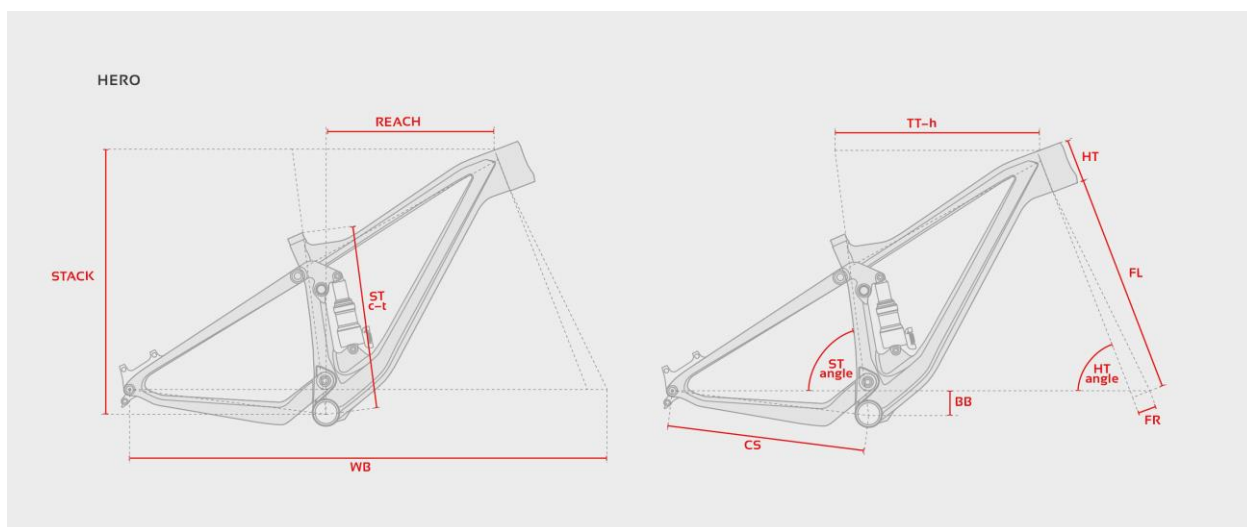
Przeznaczenie roweru w zależności od stylu jazdy:

XC

Cross-Country (w skrócie XC) oznacza zarówno typ roweru, jak i dyscyplinę kolarską. Służy do jazdy po urozmaiconym terenie składającym się zarówno z podjazdów, jak i zjazdów. Nawierzchnią mogą być leśne ścieżki, górskie szlaki, drogi szutrowe, kamieniste, z korzeniami, łąki, ubita ziemia. Roweru XC można używać do jazdy wyścigowej, jak również rekreacyjnej. Charakterystyczna dla tego typu roweru jest pochylona sylwetka użytkownika. Siodło znajduje się na wysokości kierownicy lub powyżej poziomu kierownicy. Dzięki temu kierujący rowerem uzyskuje środek ciężkości pozwalający na sprawnie podjeżdżanie. Istotną cechą roweru XC jest ustanowienie kompromisu między wytrzymałością i precyzyjnym działaniem wszystkich podzespołów, a niską wagą pozwalającą na komfortową oraz efektywną jazdę. W związku z tym należy pamiętać, że rower XC nie służy do ekstremalnych zastosowań, a jego wytrzymałość jest ograniczona. Nie jest on przeznaczony do skakania, wykonywania akrobacji w powietrzu i na ziemi oraz do jazdy w bardzo trudnym terenie z dużą prędkością. Zadaniem amortyzatora jest tłumienie nierówności i w ten sposób poprawianie komfortu oraz efektywności jazdy. Zakres działania amortyzacji jest ograniczony i jej zastosowanie musi być adekwatne do możliwości technologicznych. Pokonywanie dużych przeszkód i nierówności, których wysokość przekracza znacznie skok amortyzatorów, jest niebezpieczne i może prowadzić do uszkodzenia sprzętu. Na jakość pracy amortyzacji i jej żywotność wpływają takie elementy, jak: ciężar rowerzysty, prawidłowa regulacja oraz umiejętności techniczne jazdy rowerem górskim.

4. GEOMETRIA

Hero 29"



GEOMETRIE RAM
/ FRAMES GEOMETRY

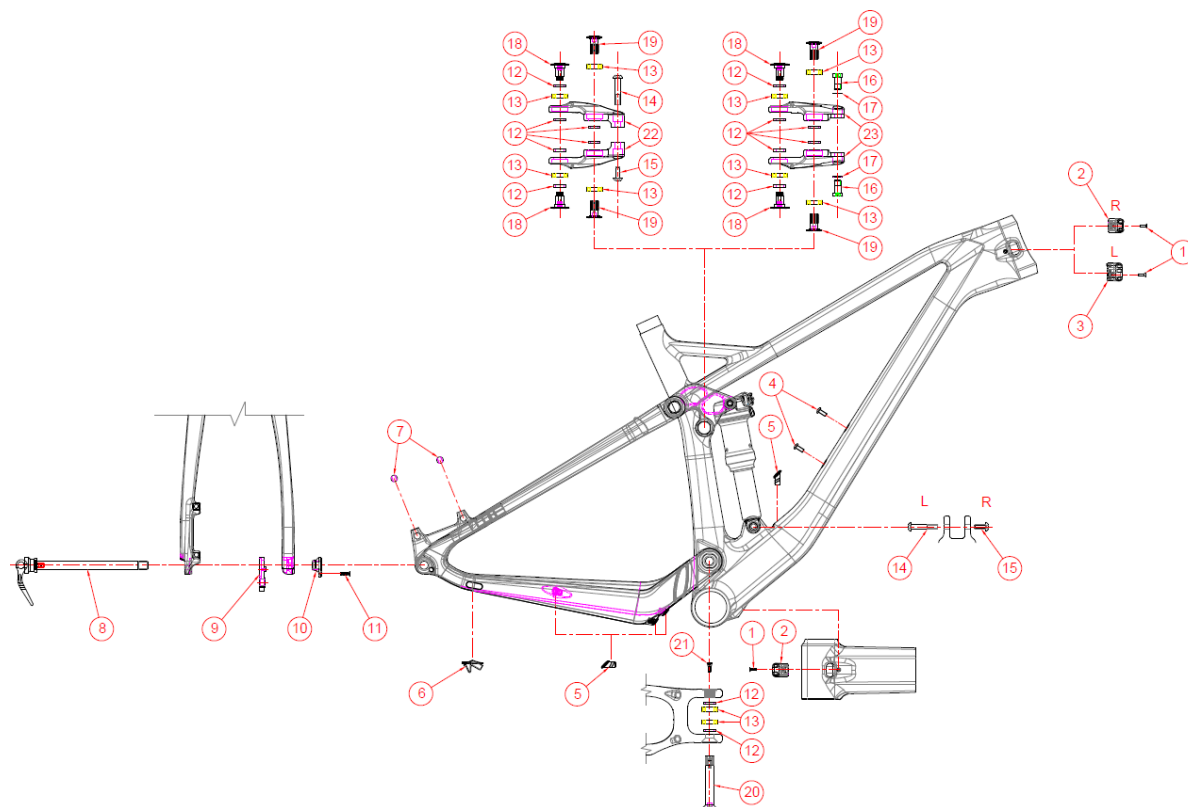
ROZMIAR / SIZE	ST c-t	TT-h	REACH	STACK	HT angle	ST angle	HT	CS	BB	FL	FR	WB
S	395	568	399	589	69	74	95	435	50	500	50	1092
M	445	600	432	584	69	74	95	435	50	500	50	1123
L	483	627	457	594	69	74	105	435	50	500	50	1151
XL	520	650	488	603	69	74	115	435	50	500	50	1187

DOPASOWANIE RAM
/ FRAMES FITTING



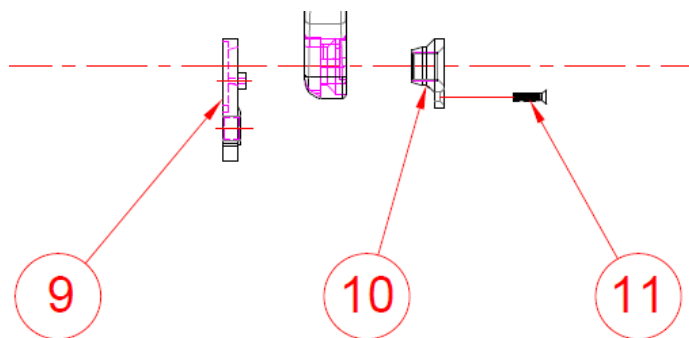
5. CZĘŚCI SERWISOWE

Dla roweru Hero jest dostępny kompletny zestaw łożysk, osi, śrub, nakrętek i podkładek.
Schemat montażu zawieszenia ramy Hero



Kod serwisowy	Opis Zestawu	Numer części	Części składowe	Ilość w zestawie
610_16_352_ACC	Oś EVO dla ramy HERO bez dźwigni	8	-	1
610_11_143_ACC	Oś HERO z dźwignią QR	8	-	1
601-10-04_ACC	Hak do ram Hero carbon boost 148x12 mm	9	Hak przerzutki tylnej	1
		10	Płytko haka przerzutki tylnej	1
		11	Śruba haka przerzutki tylnej	1
601-11-00_ACC	Link do ramy Hero trunnion, czarny	23	-	1
601-11-01_ACC	Link do ramy Hero trunnion, niebieski	23	-	1
601-11-02_ACC	Zestaw elementów montażowych do ramy Hero	1	Śruba mocująca przelotkę	3
		2	Skręcana przelotka kabli - prawa	1
		3	Skręcana przelotka kabli - lewa	1
		5	Przelotka gumowa	4
		6	Przelotka przerzutki tylnej	1
601-11-04_ACC	Link do ramy Hero standard (double eyelet), czerwony	22	-	1
601-11-05_ACC	Link do ramy Hero standard (double eyelet), czarny	22	-	1
601-11-06_ACC	Link do ramy Hero standard (double eyelet), niebieski	22	-	1
601-11-07_ACC	Zestaw łożysk do zawieszenia ramy Hero	13	łożysko systemu zawieszenia	6
601-11-08_ACC	Śruby systemu zawieszenia do ramy Hero 1	12	Podkładka systemu zawieszenia	2
		18	Śruba mocująca link zawieszenia z wahaczem	2
601-11-09_ACC	Śruby systemu zawieszenia do ramy Hero 2	12	Podkładka systemu zawieszenia	4
		19	Śruba mocująca link zawieszenia do ramy	2
601-11-10_ACC	Śruby systemu zawieszenia do ramy Hero 3	12	Podkładka systemu zawieszenia	2
		20	Sworzeń głównej osi obrotu	1
		21	Śruba głównej osi obrotu	1
601-11-11_ACC	Śruby do montażu dampera w wersji standard (double eyelet)	14	Sworzeń dolnego mocowania amortyzatora	2
		15	Śruba dolnego mocowania amortyzatora	2
601-11-12_ACC	Baryłki do montażu śrub hamulcowych do ramy Hero	7	Baryłka do montażu śrub hamulcowych	2
601-11-13_ACC	Śruby do montaż dampera w wersji Trunnion	16	Śruba mocowania amortyzatora w wersji Trunnion	2
		17	Podkładka amortyzatora w wersji Trunnion	2

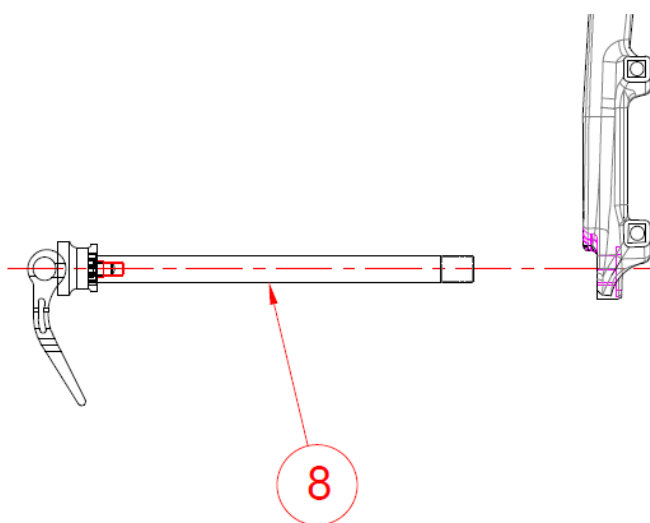
Schemat montażu haka ramy HERO



Hak tylnej przerzutki (601-10-04_ACC)



Oś HERO z dźwignią QR (610_11_143_ACC)



W komplecie z ramą znajduje się oś z dźwignią, opcja bez dźwigni możliwa do zakupu oddzielnie.

Oś EVO dla ramy HERO bez dźwigni (610_16_352_ACC)



Więcej informacji o osiach można znaleźć na stronie: accent-bikes.com

Obecnie najczęściej stosowanym standardem rozmiaru piast jest (technologia) Boost - 148x12 mm w przypadku piasty tylnej i 110x15 mm w przypadku piasty przedniej. Jest to stosunkowo nowe rozwiązanie, w którym dzięki szerszemu rozstawowi zwiększa się sztywność koła, zwrotność oraz dynamika roweru.

6. USTAWIENIA ZAWIESZENIA

SAG – ugięcie wstępne

Ustawienia zawieszenia są kwestią osobistych upodobań. Niektórzy rowerzyści preferują miękkie ustawienie, inni twarde. W zależności od stylu jazdy, umiejętności oraz warunków panujących na trasie. Zawieszanie w rowerze typu XC działa prawidłowo z około 15%-20% ugięciem wstępnym.

Dla amortyzatora przedniego należy założyć wartość 15-20%, natomiast dla amortyzatora tylnego ugięcie wstępne powinno wynosić około 20-25% skoku całkowitego.

Przed rozpoczęciem pracy należy ustawić tłumienie powrotu w pozycji całkowicie otwartej.

Aby zmierzyć SAG, należy postępować wg poniższej instrukcji/wskazań:

- Przesunąć O-ring na goleni, tak aby dotykał uszczelki widelca, to samo w przypadku amortyzatora tylnego.
- Stać na pedałach całym ciężarem ciała z pełnym wyposażeniem: zbroja ochronna, kask, ochraniacz karku, bidon lub bukłak itp. Ważne jest aby ekwipunek i ubranie odzwierciedlały realne warunki jazdy, tak aby dać jak najdokładniejsze wyniki. Stojąc na rowerze kilkakrotnie ugiąć zawieszenie, następnie dosunąć O-ring ponownie do uszczelki amortyzatorów. Najlepiej mieć kogoś do pomocy, jednak można sobie z tym poradzić samemu opierając się np. o ścianę budynku.
- Zejść ostrożnie z roweru i zmierzyć SAG przymiarem lub miarką nadrukowaną na goleni albo poprosić kogoś o odczytanie wartości z podziałki kiedy stoi się na rowerze w pozycji neutralnej (lekko ugięte nogi w kolanach i ręce w łokciach). Dopompować lub spuścić powietrze do uzyskania pożądanego ugięcia amortyzatora.

W przypadku tylnego amortyzatora bez podziałki, aby określić procentowo ugięcie wstępne należy najpierw zmierzyć jego ugięcie całkowite, gdyż jest krótsze niż te podane w katalogu dla skoku całkowitego tylnego wahacza. Aby to zrobić, należy zmniejszyć ciśnienie w komorze powietrznej tak, aby móc ugiąć amortyzator do skrajanej pozycji, następnie napompować i zmierzyć odległość między O-ringiem a uszczelką. Przykładowo rower ze skokiem tylnego zawieszenia 100mm ma amortyzator tylny o ugięciu 38mm, zakładając SAG 20% jego wartość mierzona na tłoku amortyzatora przy prawidłowo ustawionym ciśnieniu powinna wynosić 7,6mm ($38 \times 0.2 = 7,6\text{mm}$).

REBOUND – tłumienie powrotu (prędkość odbicia)

W ustawieniu tłumienia powrotu dampera najlepiej sprawdza się tak zwany "test krawężnikowy" Aby przystąpić do regulacji należy postępować wg poniższej instrukcji/wskazań:

- Odkręcić zawór Rebound do skrajnej pozycji, w zależności od producenta na obudowie w stronę symbolu „króliczka”, napisu „Fast” bądź minus. W tej pozycji nie ma żadnego tłumienia powrotu.
- Znaleźć w okolicy mało uczęszczaną drogę i średniej wielkości krawężnik.
- Siedząc na siodelku, nie używając hamulców, powoli z niego zjeżdżać. Tłok amortyzatora najpierw chowa się, a następnie wraca do pozycji wyjściowej i zaczyna oscylować aż do momentu zatrzymania.
- Aby przeciwdziałać zjawisku „bujania”, przekręcić Rebound o dwa kliknięcia w kierunku symbolu „żółwia” (+; „slow”) i ponownie wykonać test, zjeżdżając z krawężnika. Regulując w ten sposób powinno się zaobserwować moment, w którym damper przestanie oscylować po odbiciu.
- Uzyskane ustawienie jest ustawieniem wyjściowym od którego powinno się zacząć. Dalsze korekty w zakresie dwa kliknięcia w tył lub w przód można dokonać na szlaku, w zależności od warunków i preferencji jazdy.
- Pamiętaj, że tak jak w przypadku SAG-u, tłumienie powrotu jest uzależnione od wagi użytkownika wraz z całym ekwipunkiem. Im większa masa użytkownika roweru tym większe tłumienie będzie potrzebne aby zaabsorbować energie odbicia.

Ustawienie tłumienia powrotu amortyzatora przedniego najlepiej wykonać w następujący sposób:

- Zacząć od odkręcenia tłumika do pozycji skrajnej tak jak to było w przypadku dampera. Stanąć obok roweru, wcisnąć amortyzator najmocniej jak to możliwe i puścić go energicznie. Zaobserwować, czy przednie koło odrywa się od ziemi. Zwiększyć tłumienie o dwa kliknięcia używając regulatora na dole prawej nogi amortyzatora, kręcąc w stronę symbolu „żółwia” („+”; „slow”).
- Powtarzać ten proces tak długo aż do momentu kiedy koło przestanie odskakiwać od ziemi. Uzyskane w ten sposób ustawienie bazowe, można korygować na szlaku w zależności od warunków jazdy oraz indywidualnych preferencji.
- Na koniec wsiąść na rower i na prostej drodze energicznie uginając zawieszenie sprawdzić, czy przód i tył pracuje równomiernie. Wciskając zawieszenie w ten sposób powinno się ugiąć je w zakresie 80-90%, jeśli sprawia to trudność może się okazać, że amortyzator lub damper wymagają korekty w zakresie pojemności komory powietrznej. W tym celu należy skontaktować się z doświadczonym serwisem, który dopasuje wielkość komory przy pomocy tokenów.

COMPRESSION – szybkość kompresji (ugięcia)

Większość amortyzatorów powietrznych posiada regulację tłumienia szybkości kompresji realizowane jedynym pokrętkiem. Umożliwia ono płynną lub stopniową regulację aż do stanu zablokowania pracy amortyzatora. Regulację tę wykorzystuje się najczęściej w trakcie jazdy, dostosowując pracę amortyzatora do rodzaju trasy. Pozycji całkowicie otwartej najczęściej używa się w trakcie zjazdów w nierównym terenie kiedy zależy nam na jak najlepszej trakcji. Zwolnienie szybkości kompresji do mniej więcej połowy zakresu, wykorzystuje się w normalnej jeździe na odcinkach płaskich oraz w przypadku jazdy po trasach typu flow aby zawieszenie nie pochłaniało prędkości użytkownika w trakcie jazdy po

muldach. To ustawienie jest najczęściej wykorzystywane i najbardziej uniwersalne, również dla osób które lubią skakać na rowerze. Podczas najeżdżania na wybicie amortyzator pochłania energię, dlatego niektórzy rowerzyści preferują zwiększenie tłumienia kompresji. Ustawienie skrajne jest najrzadziej wykorzystywane, najczęściej w przypadku pokonywania stromych podjazdów.

Bardziej zaawansowane konstrukcje amortyzatorów, posiadają tłumik z dwoma regulatorami, szybkiej i wolnej kompresji. Tłumienie wolnej kompresji oddziałuje na pierwszą połowę skoku amortyzatora, głównie podczas hamowania, pokonywania stromych zjazdów, jazdy w bandach lub po muldach. Jego zwiększenie poprawia efektywność pedałowania, zapobiega „bujanii” oraz ogranicza zapadanie się zawieszenia podczas pokonania wyżej wymiennych elementów. Podobnie jak przypadku kiedy dysponuje się tylko jednym pokrętelem zmiany kompresji. Dlatego regulacji dokonuje się w analogiczny sposób.

Tłumienie szybkiej kompresji, oddziałuje na drugą połowę skoku amortyzatora od połowy ugięcia aż do momentu dobiecia. Zazwyczaj mniej doświadczeni rowerzyści nie używają tej regulacji i pozostaje ona w pozycji otwartej. Rowerzyści którzy lubią bardziej agresywną jazdę wymuszającą szybką pracę zawieszenia, po najechaniu gwałtownie na dużą przeszkodę poczuwają, że zawieszenie zbyt szybko nurkuje do końca skoku, mogą temu zjawisku przeciwdziałać zwiększając tłumienie szybkiej kompresji.

7. MONTAŻ TYLNEGO KOŁA

Rama Hero jest kompatybilna z piastami 148x12mm.

Aby prawidłowo zamontować tylne koło należy:

- upewnić się, że koło jest wyrównane osiowo, a tarcza hamulcowa prawidłowo osadzona w zacisku hamulca,
- włożyć koło w haki z łańcuchem prawidłowo ustawionym na kasecie,
- wsunąć oś 12 mm i dokręć kluczem dynamometrycznym z momentem 20 Nm.

8. AMORTYZATOR TYLNY

Rama HERO jest zaprojektowana do pracy z amortyzatorami o wymiarach:

- w wersji „Double eyelet” 165x38mm
- w wersji „Trunnion” 165x40mm

Aby zamontować w prawidłowy sposób amortyzator do ramy należy użyć tulei montażowej o wymiarach 22,2mm x Ø8mm. W wersji „Trunnion” należy wykorzystać jedną tuleję oraz śruby ([schemat - rozdział 5](#) - poz. 16), w przypadku wersji „Double eyelet” dwie. Tuleja jest sprzedawana osobno, np. 11.4118.091.809 (dla amortyzatorów Rock Shox)

Przy wyborze amortyzatora należy zwrócić uwagę na jego zaworowanie inaczej „tune”. W przypadku ramy Hero należy wybrać amortyzator z zaworowaniem „Mid/Mid”.

Istnieje możliwość wymiany linku zawieszenia „Double eyelet” poz. 22 ([patrz schemat - rozdział 5](#)) na wersję „Trunnion” poz. 23, w celu zastosowania innej wersji posiadanego amortyzatora.

Użycie innego rodzaju amortyzatora lub amortyzatora o innej długości może spowodować uszkodzenie ramy, obrażenia użytkownika.

9. INFORMACJE OGÓLNE

Widelec:

HERO jest przeznaczony do współpracy z widelcami XC z pojedynczą koroną i skokiem 100 mm.

Stery:

Rama **HERO** jest wyposażona w zwężającą się główkę pod stery IS42/IS52 (dół: średnica wewnętrzna 52mm / góra: średnica wewnętrzna 42mm). Rama pasuje do widelców ze standardowymi rurami sterowymi 1-1/8" lub zwężanymi rurami sterowymi 1,5 - 1-1/8".

Co ważne, nie należy przecinać rury sterowej zbyt nisko. Proces montażu sterów w ramie powinien zostać wykonany przez wykwalifikowanego mechanika.

Wkład suportu:

Rama jest zaprojektowana do pracy tylko z suportem Pressfit 41mm. Szerokość mufy suportu w **HERO** wynosi 92mm.

Przed instalacją należy upewnić się, że mufa suportu jest czysta, lekko nasmarowana oraz wolna od brudu i farby. Proces instalacji należy przeprowadzić zgodnie z instrukcjami producenta wkładu.

Rozmiary zębaki:

Rama jest zaprojektowana do współpracy z zębatkami 36T.

Maksymalny rozmiar zębaki jest jedynie orientacyjny. Może się różnić w zależności od producenta, modelu, korb i zastosowanego wkładu suportu.

Opony:

HERO współpracuje z oponami o maksymalnych wymiarach 2,3".

Należy zauważyć, że te liczby mają charakter poglądowy, ponieważ rozmiar i kształt opon może się różnić w zależności od producenta i szerokości felgi na której zostanie ona osadzona.

Kompatybilność hamulca:

Mocowanie hamulca w ramie HERO jest kompatybilne ze standardem Post Mount 160. Maksymalny rozmiar tarczy hamulcowej wynosi 160 mm.

Sztycy i zacisk sztycy:

Rama współpracuje z sztycami 31,6 mm. Dostępne jest wewnętrzne prowadzenie pancerza dla sztyc regulowanych. Nie należy wysuwać sztycy powyżej znaku minimalnego wysunięcia. Średnica zacisku na rurze podsiodłowej wynosi 34,9 mm.

OSTRZEŻENIE: Ważne jest, aby upewnić się, że tylna opona nie dotknie siodła, gdy zawieszenie osiągnie maksimum skoku. Aby to sprawdzić, należy ugiąć do końca tylne zawieszenie bez sprężyny zamontowanej na tylnym amortyzatorze.

10. MOMENT DOKRĘCANIA

Kluczowe znaczenie mają prawidłowe siły dokręcania elementów złącznych, nakrętek i śrub w rowerze. Zbyt mała siła, a element mocujący może nie trzymać bezpiecznie. Zbyt duża siła, a element mocujący może rozerwać, rozciągnąć, odkształcić lub złamać gwint. Tak czy inaczej, nieprawidłowy moment dokręcenia może spowodować uszkodzenie komponentu, co może spowodować utratę kontroli i upadek. W razie wątpliwości lub znalezionych problemów podczas

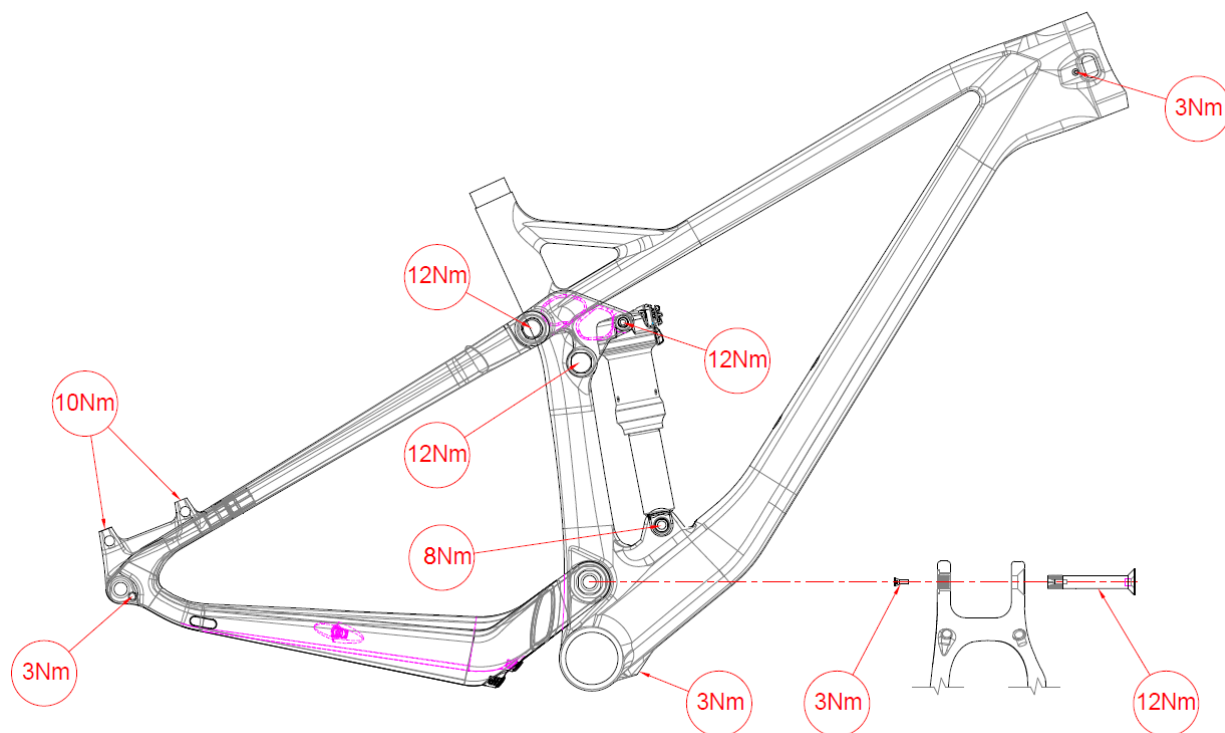
kontrolnej jazdy próbnej, należy natychmiast zasięgnąć porady od profesjonalnego mechanika rowerowego.

Należy zapoznać się z instrukcjami dostawców widelca amortyzowanego, amortyzatora tylnego i innych części, które są dostarczane z tą ramą. Nie należy korzystać z roweru, dopóki wszystkie problemy nie zostaną rozwiązane. Jazda na rowerze z jakimikolwiek usterkami może stanowić zagrożenie dla zdrowia i życia. Jeśli użytkownik nie jest wykwalifikowanym mechanikiem rowerowym, nie należy samodzielnie wykonywać żadnych z tych regulacji i poszukać porady w lokalnym sklepie rowerowym. Śruby tylnego zawieszenia (amortyzator tylny oraz piwoły) zostały dokręcone fabrycznie na określony moment obrotowy. W przypadku ponownej regulacji należy zachować szczególną ostrożność podczas ponownego dokręcania. Przed operacją dokręcania **NALEŻY** oczyścić gwint śruby oraz nałożyć nowy klej do gwintu. **NIE NALEŻY** smarować żadnego z punktów obrotu. W fabryce zastosowano wysokiej jakości samosmarujący teflon.

Momenty (Nm) dokręcania dla poszczególnych punktów w ramie:

- mocowanie tylnego amortyzatora: 12-15Nm
- śruby układu zawieszenia: 10-12Nm
- oś tylnego koła: 20Nm
- mocowanie tylnego hamulca: 10Nm
- hak przerzutki: 3Nm
- zacisk wspornika siodła: 6Nm

Pozostałe momenty dokręcenia:



AKCESORIA:

[Naklejki ochronne](#) na ramę zabezpieczające miejsca najbardziej narażone na otarcia.

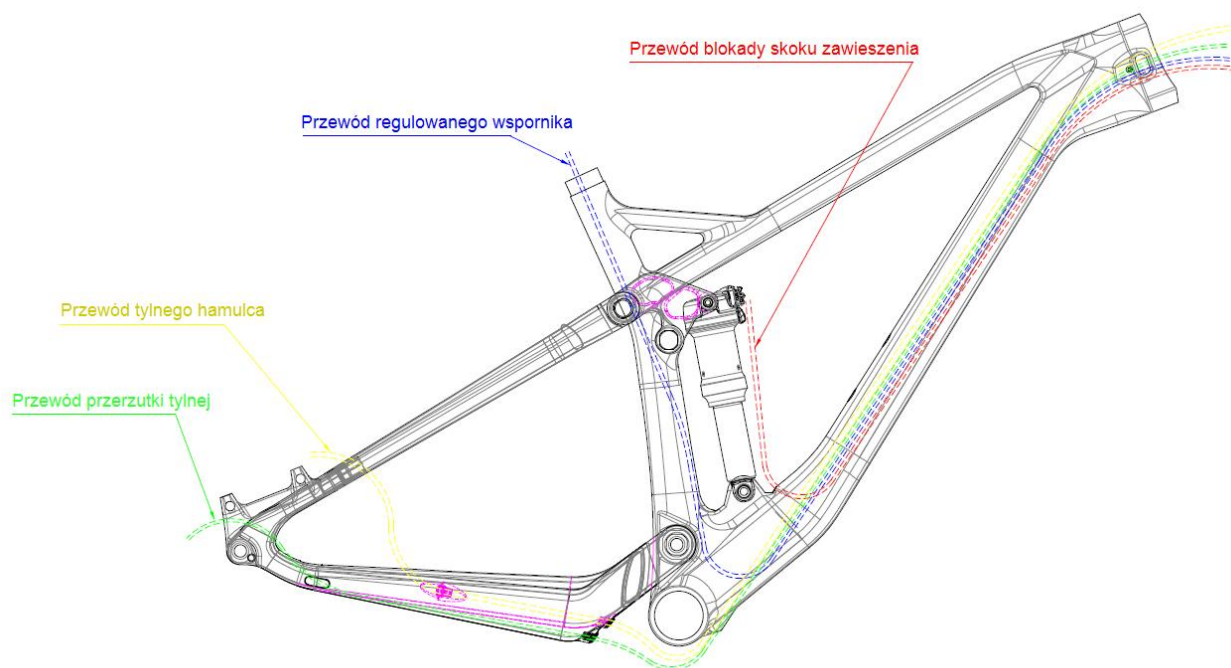
Kolory: przezroczyste, czarne o strukturze karbonu.



11. WEWNĘTRZNE PROWADZENIE PRZEWODÓW

Rama Hero posiada możliwość prowadzenia przewodów wewnątrz. Po lewej stronie znajduje się przelotka do wprowadzenia pancerza tylnej przerzutki oraz tylnego hamulca. Prowadzenie kończy się w okolicach suportu z dołu przedniego trójkąta. Następnie przewody wprowadzone są do dolnej części wahacza. Z prawej strony znajduje się przelotka do wprowadzenia przewodu sztycy regulowanej oraz przewodu manetki blokady skoku tylnego zawieszenia.

Wskazówki dotyczące instalacji przewodów:



12. KONSERWACJA I OKRESOWE KONTROLE BEZPIECZEŃSTWA

NIE NALEŻY JEŹDZIĆ ROWEREM, JEŻELI UŻYTKOWNIK ZAUWAŻY JAKIEKOLWIEK USTERKI/WADY.

Zaleca się dbanie o ramę roweru, co pozwoli cieszyć się nią przez dłuższy czas. Przed każdą jazdą należy zawsze wykonać kontrolę roweru, która powinna zawierać następujące punkty:

- wyczyścić ramę - pamiętaj, że mycie pod wysokim ciśnieniem może spowodować uszkodzenie niektórych elementów roweru, więc należy tego unikać,
- DOKŁADNIE sprawdź, czy nie występują oznaki potencjalnych awarii w tym pęknięcia, korozja, wgniecenia, łuszczenie się farby i wszelkie inne oznaki potencjalnych problemów oraz niewłaściwego użytkownika.
- Jeśli znajdziesz coś podejrzanego, skontaktuj się z lokalnym sprzedawcą rowerów w celu przeprowadzenia właściwej kontroli. Są to bardzo ważne kontrole bezpieczeństwa, aby zapobiec wypadkom, obrażeniom i **skróceniu żywotności produktu**.

Punkty/rzeczy do sprawdzenia przed każdą jazdą:

- Czy wszystkie śruby ramy są prawidłowo dokręcone - patrz [MOMENT DOKRĘCANIA](#)
- Połączenie kół z ramą i widelcem - ma to kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa użytkownika.
- Jeśli są skręcane osie, należy je odpowiednio dokręcić zgodnie ze specyfikacją producenta.
- Jeśli jest szybko-zamykacz, należy upewnić się, że jest ustawiony w pozycji ZAMKNIĘTEJ ze stosownym poziomem oporu.
- Układ kierowniczy, który obejmuje: kierownicę, mostek, stery i widelec. Wszystkie elementy powinny być odpowiednio skręcone tak, aby zapewnić bezpieczeństwo podczas jazdy. Jeśli użytkownik chce dokonać jakichkolwiek zmian, należy uważać, ponieważ nieprawidłowe ustawienie może być bardzo niebezpieczne. Najlepiej jest zawsze zasięgnąć profesjonalnej porady w tym zakresie. Sprawdzić, czy występuje luz na sterach, połączenie mostka z kierownicą i połączenie mostka z rurką sterową, połączenie między kierownicą a mostkiem, spróbować podnieść kierownicę do góry i w dół - między tymi dwoma elementami nie powinno być ruchu. Sprawdzić, czy w sterach nie ma jeszcze dodatkowego luzu (stanąć obok roweru, zacisnąć przedni hamulec i popchnąć rower do przodu i do tyłu. Pomiędzy ramą a widelcem nie powinno być luzu). Jeśli będzie jakikolwiek luz, należy skontaktować się z lokalnym sklepem rowerowym. Nie należy samodzielnie dokonywać żadnych korekt, chyba że użytkownik jest absolutnie pewien swoich umiejętności. Wyregulować układ kierowniczy zgodnie z instrukcjami producenta zestawu sterów. Wszystkie części mostka należy regularnie sprawdzać pod kątem uszkodzeń lub pęknięć. Jeśli użytkownik znajdzie coś podejrzanego, powinien natychmiast skontaktować się z doświadczonym mechanikiem rowerowym. Uszkodzony układ kierowniczy może spowodować poważne obrażenia lub nawet śmierć.
- Połączenie środka suportu z ramą. Pomiędzy ramą a suportem nie powinno być luzu.
- Połączenie między korbami a suportem.
- Połączenie pedałów z korbami.
- Linię i napięcie łańcucha.
- Połączenie przerzutki z ramą - upewnij się, że jej funkcjonowanie jest poprawne przed każdą jazdą.
- Mocowanie zacisku hamulca do ramy i widelca.
- Ogólny stan amortyzatora tylnego i przedniego (należy zwrócić szczególną uwagę na wszelkie pęknięcia lub odkształcenia).
- Ciśnienie amortyzatora (w przypadku powietrznych widelców). Patrz [USTAWIENIA ZAWIESZENIA](#) i instrukcja producenta. Upewnij się że SAG nie przekracza rozsądnego limitu. Upewnij się, że ciśnienie powietrza nie przekracza limitów zapewnianych przez amortyzator / widelec producent
- Oczyszczyć ślizgi przedniego tylnego amortyzatora.

- Przewody hamulcowe i ich obudowy pod kątem złań, pancerze przerzutkowe i hamulcowe pod kątem rdzy, złań oraz linki pod kątem zerwanych żył lub postrzępionych końcówek. Jeśli zauważy się jakiegokolwiek uszkodzenia, powinno natychmiast wymienić przewody. Uszkodzone przewody/pancerze mogą poważnie wpłynąć na skuteczność hamowania.
- Aby uzyskać informacje na temat serwisowania amortyzatora i innych części, należy postępować zgodnie z instrukcją producenta. Instrukcja obsługi dodatkowych części można znaleźć na stronie producenta zawieszenia.

13. WYKAZ KOMPONENTÓW

- rama
- oś
- zestaw przelotek pancerzy
- instrukcja techniczna

Velo sp. z o.o.

ul. Pszczyńska 305
44-100 Gliwice (PL)
Tel. +48 32 3306136

