

Instruction book
Gebrauchsanleitung
Notice d'utilisation



HAWK
BIKE Sales GmbH

ENGLISH	3
DEUTSCH	27
FRANÇAIS	51

Contents:

Preface	4
Basic nomenclature of a bike	5
The first 150 km	8
Why running-in and why just for 150 km?	8
What to monitor at running-in?	8
How to ride a bike during running-in period?	9
Tools without which you cannot do	10
<u>Basic instructions</u>	10
<u>Installation instructions</u>	14
Tightening torques for bike components	14
Front wheel installation	16
Handlebar installation	16
Saddle installation	17
Carbon seatpost installation	17
Brake cables installation	17
Brake adjustment	18
Pedal installation	19
Operation of the rear and front derailleur	19
Front derailleur	20
Rear derailleur	20
Cable adjustment	20
Adjustment of bearings	21
Pedals	22
Children bikes	22
Lubrication	23
<u>Guarantee – general principles</u>	24
<u>Provision of guarantee in individual specific cases</u>	24
Important cautions	25
<u>Letter of guarantee</u>	26
General principles	26
Guarantee conditions	26
Claims resulting from guarantee will become void if	26

Dear Customer,

HAWK BIKE Sales GmbH company thanks you for purchasing its product – a bike that is fitted with high-quality components from reputable companies. The mountain bike is adapted for cross-country riding and if it is not equipped with mudguards and a light, it is not designated for standard operation on roads. Mountain bikes and trekking bikes (city bikes) that are equipped with mudguards and a light are intended for riding on roads. Bikes may be used only for the purpose for which they have been produced.

This Instruction Manual, which should be helpful for you when carrying out maintenance of your bike also contains a letter of guarantee and guarantee conditions.

HAWK BIKE Sales GmbH, the manufacturer of your new bike wishes you many beautiful and safe kilometres.

HAWK BIKE Sales GmbH

Rheinstraße 11

12159 Berlin

Germany

tel.: +49 (0)30 447 221 0

fax: +49 (0)30 447 221 500

info@hawkbikes.com

www.hawkbikes.com

Warehouse / Service:

HAWK BIKE Sales GmbH

Pichelswerder Str. 6

13597 Berlin

Germany

tel.: +49 (0)30 367 53 237

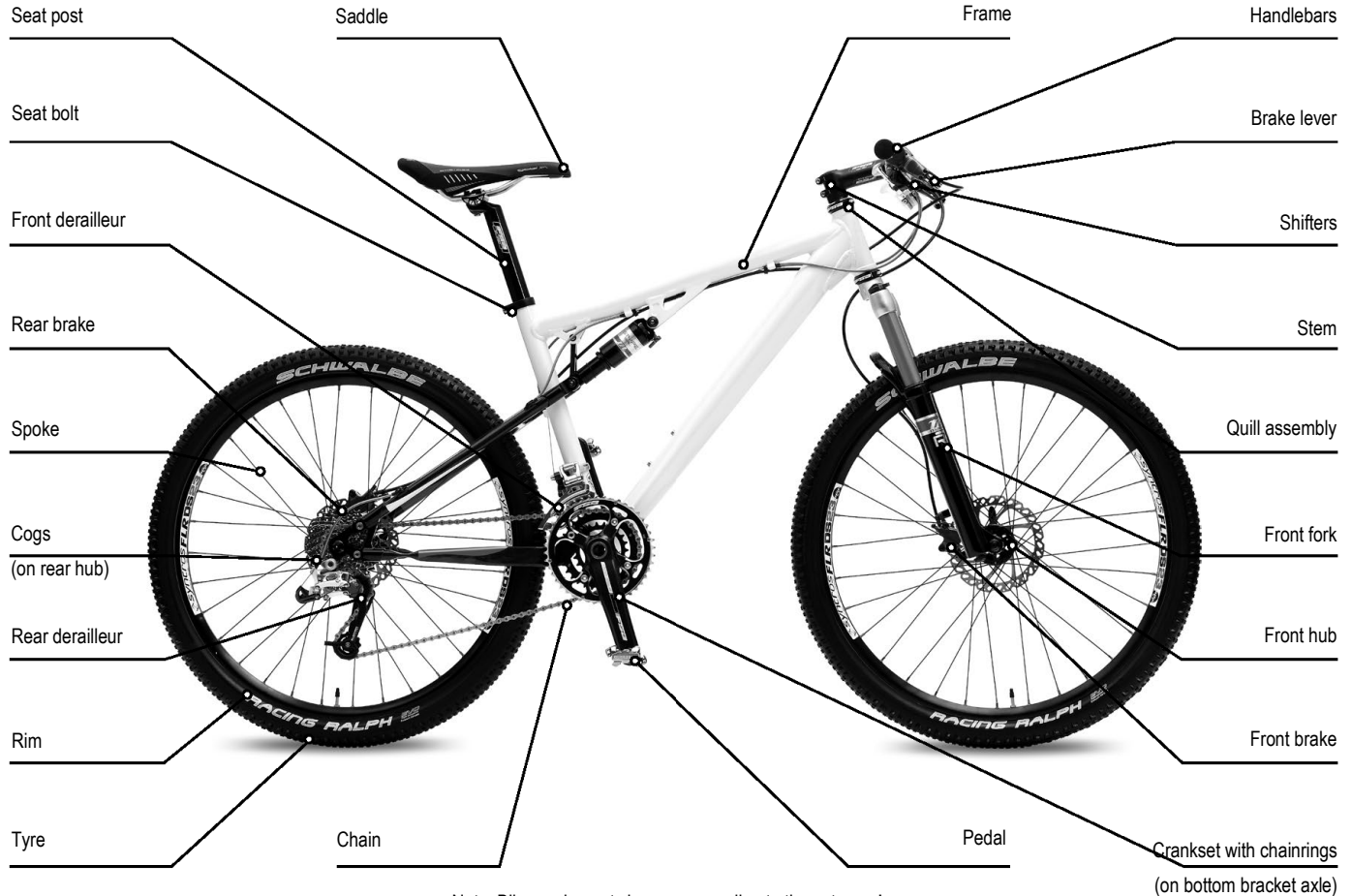
fax.: +49 (0)30 367 53 236

service@hawkbikes.com

General warning

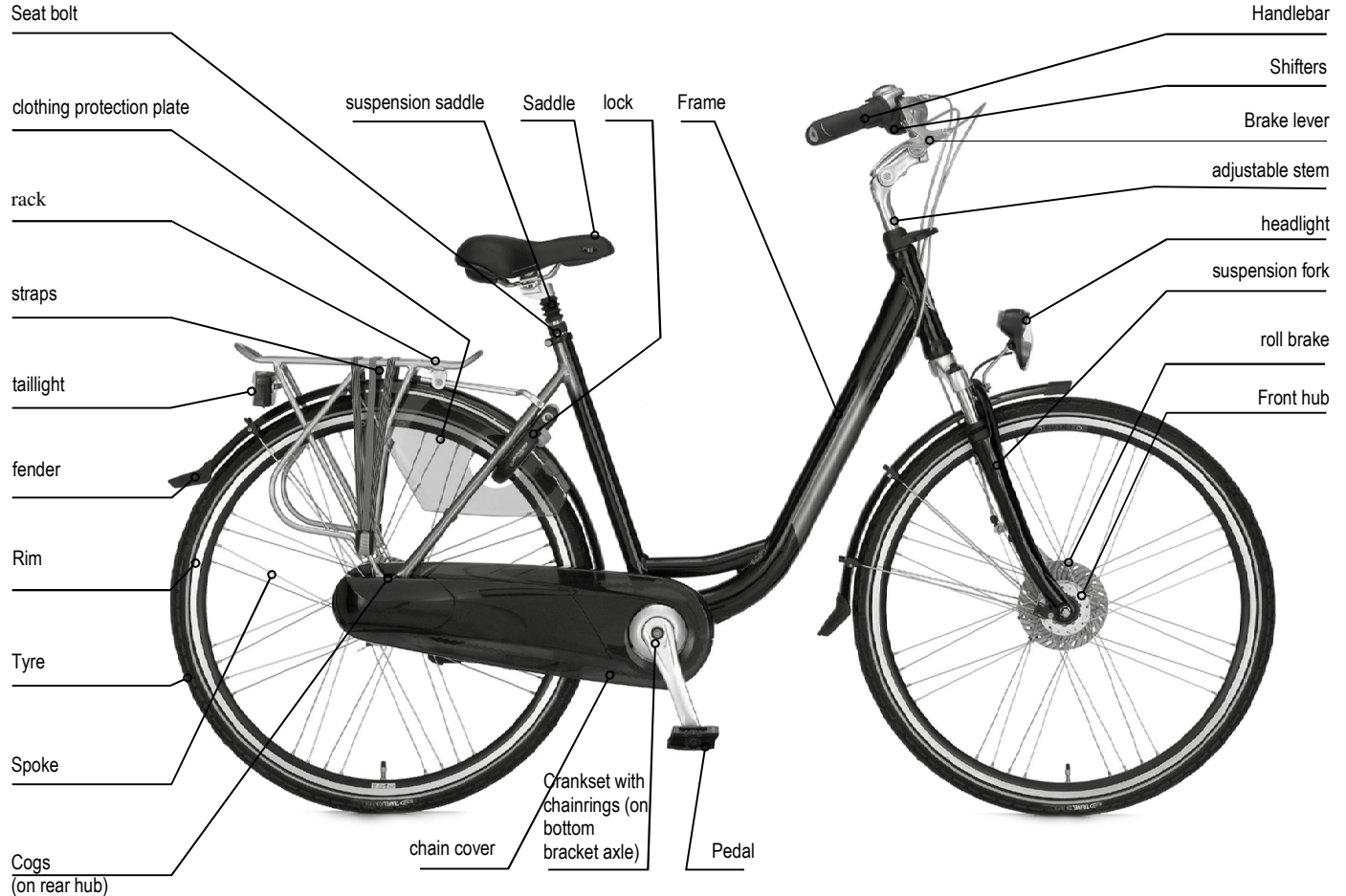
Cycling may be hazardous even when using maximum caution. For that reason, thorough maintenance is critical as it reduces the risk of injury. This manual contains many warnings and cautions with respect to the consequences of neglected maintenance or regular technical inspections of your bike. Many of these warnings and cautions say: “You may lose control and fall”. As serious injury or even death may result from each such fall, this warning should never be omitted. We recommend wearing a protective helmet of an approved type when riding a bike.

BASIC NOMENCLATURE OF A BIKE

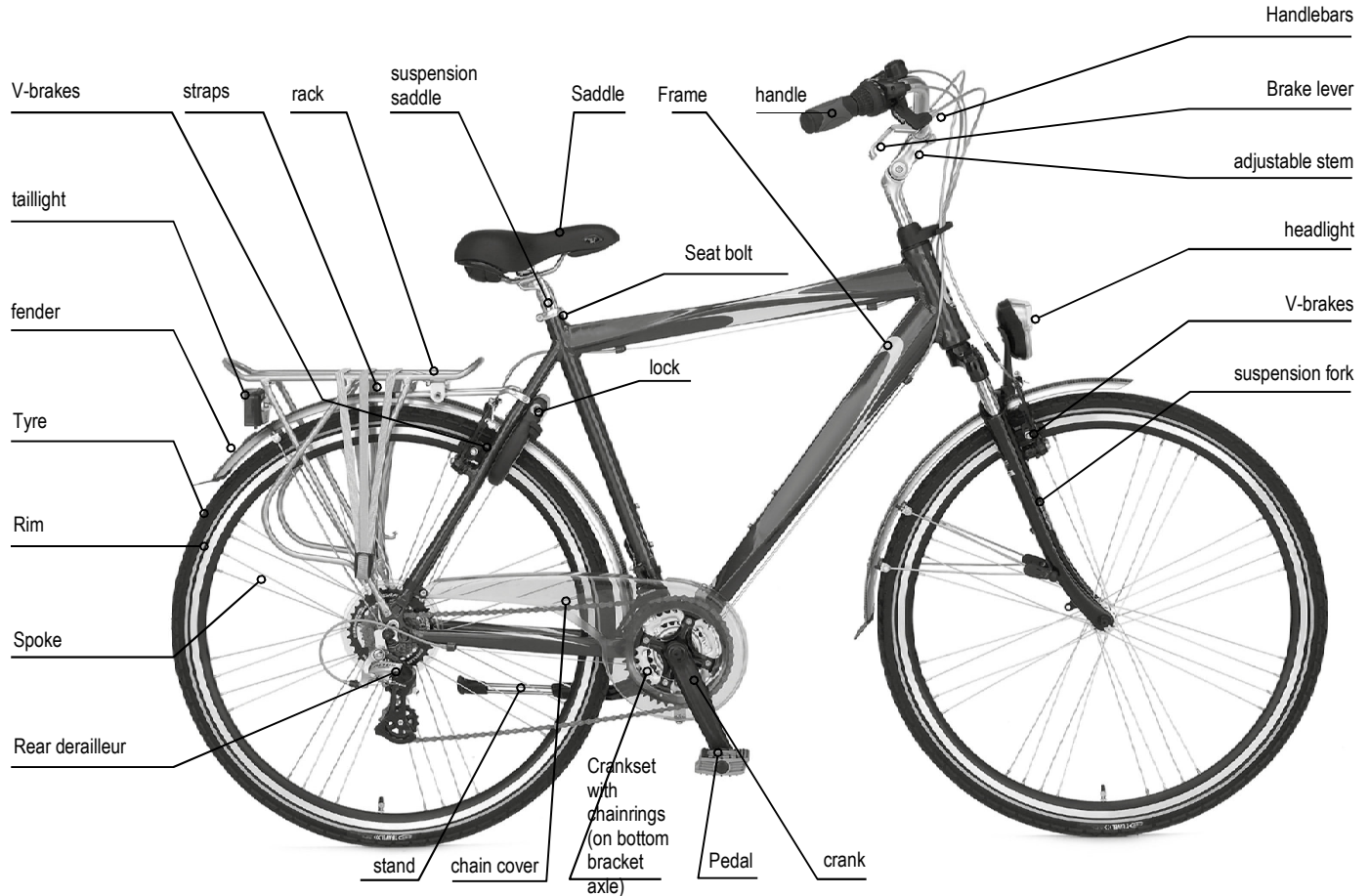


Note: Bike equipment changes according to the category!

THE BASIC NOMENCLATURE OF A BICYCLE - CITY BIKE



THE BASIC NOMENCLATURE OF A BIKE - TREKKING BIKE



INDIVIDUAL CATEGORIES OF BIKES AND THEIR USES:

Children's bikes EN14765: All children's bikes up to the wheel size 20" are intended for use in playgrounds and enclosed areas and only under the supervision of parents or a responsible person. Recommended load of the wheel size 20" up to 30 kg; wheel size 24" up to 45 kg.

MTB bikes EN14766: they are designed for sporty driving on the open ground. Recommended load up to 120 kg.

Trekking and city bikes EN14764: they are designed to operate on public roads and mild terrain, with a focus on recreation and tourism. Recommended load is up to 120 kg, including the baggage.

If the weight of the cyclist, including the baggage, exceeds this load, please, contact your dealer who performs adjustments and settings if necessary.

THE FIRST 150 KM

The first 150 km can be defined as a warm-up round in which the life of a cyclist is filled with emotions and eventful experiences from a new sport, on the other hand, the operational reliability and service life of the bike is being tested.

WHY A STARTING PERIOD AND WHY JUST FOR 150 KM?

A little theory hurts nobody. Everything, during use, follows a certain law as to the number of defects depending upon the length of its use. Mechanisms behave more or less obediently in accordance with the appropriately titled "bathtub-shaped curve" of the occurrence of defects that consists in three quite different operational periods. The numbers of defects drop relatively steeply at the beginning, a long section with a uniformly low occurrence of defects follows and in the end, defects will start to appear more and more frequently.

The starting period represents the first stage; the second stage can be considered to be an optimum period of operation. Long-term operation with a minimum number of defects is then a reward for your care and maintenance. An operational period with increased supervision expressed as the distance of 150 km should be considered to be a period suitable for execution of the first guarantee inspection specified on the basis of service experience. It is also based on the assumption that more expensive and more frequently used bikes will be monitored more carefully by their owners. However, don't assume the date of the first guarantee repair to be the day of the first inspection of your bike by anybody. That is to say, the service person could replace certain components, such as cranks or shifters, replace them with new ones – and at your expense. It is necessary to state that neglected maintenance is not covered even by a lifelong guarantee.

WHAT TO MONITOR DURING THE STARTING PERIOD

Even if your bike is adjusted correctly before operation, the production technology of components and their assembly requires some time for the stabilization of correct operation. Generally, everything that moves and turns needs to find and smooth its path and everything connected mechanically should settle mutually and create the required contact areas. Backlashes of rotational or sliding assemblies are created by smoothing the roughness of contact surfaces while fixed connections are slackened.

What does this mean? The pedals may operate stiffly from the beginning but they can have considerable play after some time. The same applies to the seatpost, with which adjustment of the saddle height was difficult. In the case of expensive components with polished paths, this problem can mostly be eliminated by a single additional adjustment. Conversely, components with pressed, often non-circular and small, hard surfaces for balls are difficult to adjust and achieving the status of an optimum setting for a long period is practically impossible. Individual intensively monitored places, the neglected maintenance of which can have serious consequences from the viewpoint of safe operation:

Recommendation: If parts or components of a bike become damaged as a result of use, replace them immediately!!! Use only original spare parts purchased from authorized dealers!!! We recommend having your bike inspected by authorized service shops at regular intervals, at least once a year! In case of an accident, we strongly recommend having the bike inspected professionally in an authorized service shop.

1. Connection of cranks with the axle

- Check the connection of the cranks with the axle by tightening the crank bolt/nut in the axle with a spanner before each ride from the beginning and occasionally later, however, always when regular noise can be heard from the bottom bracket assembly or there is suspicion of creating a backlash. No claim for compensation or replacement applies to backlash created by insufficient tightening the crank bolt (deformation of the crank square).

2. Tightening the pedals in the cranks

- It is advisable to check using Spanner No. 15 whether the faces of axles fit sufficiently on the crank surfaces after the first ride and at regular intervals thereafter. No claim for compensation or replacement applies to insufficiently tightened pedals in cranks and the consequent pushing out (damage) of the thread in the cranks.

3. Quill assembly

- Before each ride, make sure that the locking nut has been tightened properly and test by tapping with the front wheel to ensure that no backlash has been created in the assembly that could progressively destroy the pans of the assembly completely. No claim for compensation or replacement applies to insufficient tightening and consequent destruction of the quill assembly.

Integrated quill assembly

- Before each ride, make sure that the Allen head screw positioned on top of the quill assembly has been tightened properly and test by tapping with the front wheel to ensure that no play in the assembly has been created that could progressively destroy the pans of the assembly completely. No claim for compensation or replacement applies to insufficient tightening and consequent destruction of the quill assembly.

4. Stem bolts

- It is advisable to tighten the stem spindle and, in particular, the sleeve bolt from time to time – turning handlebars are very dangerous for riding.

5. Brakes

- Before each ride, squeeze the brake levers and check visually to ensure that both the front and rear brake shoes are adjusted correctly with respect to the rims – see the Basic Instructions below.

HOW DO I RIDE A BIKE DURING THE STARTING PERIOD?

More sensitively and perceptively than with a used bike. Ride more slowly and avoid extreme downhill rides in heavy terrain right from the beginning. You can afford these rides after you overcome your uncertainty and obtain skills in riding your new bike. It will certainly pay to gain experience, monitor the bike and then adjust and retighten everything that becomes loose during the first kilometres. So always take tools, common sense and, in particular, instinct with you!

Quiet operation can be restored by tuning the adjustment screw of the rear derailleur, mostly by half a turn to a complete turn. In the case of the front derailleur, carry out adjustment using the setting screw on the shifter but a shift cable that is stretched either too much or too little can make it necessary to adjust the pull. It also can happen that an unsuitable position of the guide causes dragging of the chain or even reduces the ability to change gears. The front derailleur should be parallel to the chainrings and adjusted at the correct height. Adjustment is a necessary condition for proper operation but not a sufficient one. If the chain is not in the proper condition, the drivetrain also cannot operate correctly. A rigid link means the reduction of the ability of the chain to pass through the guide, incorrect entry to the cog claws which is reflected in popping or skipping, in particular on the smallest cogs. Similarly, a dry chain makes riding more difficult with its mechanical resistance and considerably slows the gear-changing process. For lubrication, it is best to use thin oils with Teflon and high ability to rise inside (such as GT 85) or special lubricants for chains (Castrol). Standard machine oils are substantially cheaper, however, they should be completely penetrated with oil, excessive oil should be wiped off the surface and in spite of this measure, it is practically impossible to avoid the creation of black dirt. It is advisable to pay attention to the chain from the beginning until the end of its technical service life. That is to say, if you miss the right time for replacement, it is almost certain that you will also need to replace the cassette and probably the chainrings as well (however, this will not be certain to happen during the first 150 km).

And remember – if you disconnect the chain for any reason, do not put it on the black pins. The black connecting pins have a larger diameter than the others and by pushing them out, the hole in the link will be widened so that consequent pin insertion has no chance for reliable operation and it is very probable that the chain will become disconnected again. Use the black pins principally for connecting; avoid them when disconnecting.

TOOLS YOU CANNOT DO WITHOUT

- Allen wrenches 8, 6, 5, 4, 3, 2
- Side open end spanners 17, 14, 13
- Fine and larger Phillips screwdrivers
- Tyre levers
- Side spanners 15, 10 (2), 9, 8
- Spanners for quill assembly 40, 36, 34 (2 according to the required dimensions)
- Tube repair kit
- Inflation pump

Extra tools

- HG chain riveting device
- Crank puller (with corresponding side spanner)
- Fixture for cog loosening, 2 (lashes)
- Centring spanner
- Pullers or special cassette spanners
- Ring nut spanner 14 (15) mm
- Centring fork
- Gauges for chain and cog wear testing

Many service operations and repairs require professional knowledge and tools. Never start any modifications of your bike if you are in any doubt about your ability to complete the repair. Insufficient service may endanger your life or health or cause damage to your bike or harm to third parties.

BASIC INSTRUCTIONS

Front fork:

A bent or damaged fork should be replaced; never repair it.

Front wheel:

The wheel should be fitted in the front fork and tightened properly with locking nuts. The hub is sealed against the penetration of moisture and dirt; however, it should be inspected regularly, in particular after riding over rough terrain (dusty or muddy ground or ground containing potholes etc. is regarded as rough terrain throughout this Manual). The wheel should revolve freely when turned by hand, with very low friction and backlash.

Riding with incorrectly adjusted quick-release mechanisms may result in the wheel shaking or loosening, which may result in damage to the bike and serious injury or death; which may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

For this reason, it is necessary:

- 1) To ask your dealer to assist you in precise procedures for installing and removing the wheel safely.
- 2) To understand and apply the correct methods of wheel clamping with the quick-release mechanisms.
- 3) To check before each ride that the wheel is mounted safely. Removal or damage of the quick-release mechanism is very dangerous and may result in cancellation of the guarantee and lead to serious injury or even death. Incorrect adjustment of the quick-release mechanism may result in the wheel shaking or loosening, which may result in serious injury or death.
- 4) To check before each ride to ensure that the rims are not worn excessively; this may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

Rear wheel:

The wheel should be fitted in the rear fork and tightened properly with locking nuts. The hub is sealed against the penetration of moisture and dirt; however, it should be inspected regularly, in particular after riding over rough terrain. The wheel should revolve when turned by hand freely, with very low friction and backlash. Riding with incorrectly adjusted quick-release mechanisms may result in the wheel swinging or loosening, which may result in damage to the bike and serious injury or death; which may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

For that reason, it is necessary:

- 1) To ask your dealer to assist you in precise procedures and demonstrations for installing and removing the wheel safely.
- 2) To understand and apply correct methods of wheel clamping with the quick-release mechanisms.
- 3) To check before each ride that the wheel is mounted safely.

Removal or damage of the quick-release mechanism may cause the wheel to swing or loosen, which may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

Rim:

Keep the rims undamaged and centred correctly.

Check their condition and level of wear regularly.

Level of wear

- a) Safety system – rim wear is indicated by the depth of the longitudinal line in the braking area. If it reaches the minimum depth, do not use the rim and ask your dealer for a replacement.
- b) RDA system – wear or damage of the rim is indicated by a coloured liquid leaking from the rim cavities. If this is the case, do not use the rim and ask your dealer for a replacement.

Bottom bracket assembly:

Inspect the bottom bracket assembly regularly and always after riding over rough terrain. The axle should turn smoothly without side backlash. The locking ring should be tightened and the bearings well lubricated.

Handlebars:

Adapt them to your own comfort as much as possible and tighten all bolts of the stem sufficiently where the handlebars pass through it.

The mark of maximum extension may not be visible above the quill assembly. Damage to the handlebar grips may result in loss of control and falling. A loose handlebar grip may endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties. We recommend tightening the handlebar mounting bolts with a torque of 7 Nm. If your handlebar is fitted with handlebar-ends (horns), we recommend tightening them with a torque of 7 Nm.

Rear derailleur and front derailleur:

Keep them adjusted correctly. Change gears only if you are pedalling and try to alleviate the pressure of your legs when riding uphill (in order to reduce chain tension); you will avoid impact on the rear derailleur in this way.

If your rear or front derailleur is adjusted incorrectly, never change gears to the smallest or the largest cog. Chain blocking with a consequent loss of control and falling may occur.

Chain:

- Measure the stretching regularly and carry out a replacement if necessary (after covering approximately 1,000 km).
- Lubricate and clean it frequently with thin oil; wipe off excessive lubricant with a cloth.
- The service life of the chain may vary according to the type of chain and operating conditions.

We recommend having the chain replaced by a specialized service shop.

In case of single-gear bikes, it is necessary to keep the chain stretched sufficiently. If slackening occurs, it is necessary to re-tension it. Tension the chain by loosening the nut of the rear wheel and pulling the wheel back. Finally, retighten the nut of the rear wheel.

City bikes are usually equipped with full chain cover. This cover protects the rider from mud, rainwater and also from grease on the chain. Inspect the chain tension regularly. Open the chain cover and inspect the tension. If you press on the chain (between the front and rear chain gear) and the chain moves up or down by approximately 10 mm, then the tension is ok. If the chain moves more than 10 mm the tension is too low and must be adjusted. Loosen the rear bolts and slide the rear wheel backwards. When done, tighten the bolts again.

Trekking bikes are usually equipped with an open chain cover, which protect the rider from the grease on the chain.

Tyres:

Keep the tyres inflated to the correct pressure that is usually specified on the side of the tyre. Use either a hand or foot inflation pump. Check to ensure that the tyres are fitted in the rim properly.

Never overinflate the tyres. Excessive pressure can cause the tyre to protrude from the rim and result in damage to the bike and injury of the cyclist, pedestrians or other people. Never use compressed air hoses in petrol stations to inflate your bike.

Cranks and pedals:

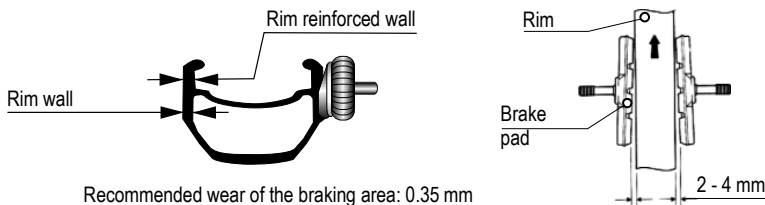
Lubricate the pedals occasionally, in particular after riding over rough terrain. Do not attempt to straighten potentially bent cranks or chainrings. Retighten the crank bolts and check the chainring bolts and pedal axles after the first ride. Never continue riding if a crank (crank square) on the central axle or a pedal in the crank becomes loose. No claim for compensation or replacement applies to play in the cranks and pedals created by insufficient maintenance.

The use of toe-clips requires a considerable level of skills. If you do not master it automatically, a considerable level of concentration is required, which may reduce your vigilance when riding and cause loss of control and falling. Train in the use of toe-clips only outside hazardous and busy roads. Do not tighten the toe-clips until you are sure of their use. Clipless pedals may be used only in combination with specially designed cycling shoes that fit firmly in the pedals. Riding requires a perfect knowledge of the use of clipless pedals; if this is not the case your vigilance when riding is reduced, which may lead to a loss of control and falling. Train in use of clipless pedals only outside hazardous and busy roads.

Brakes:

Warning: In the case of bike models with V – brakes or other brakes of a rim type, wearing occurs in the braking area of the rim. For that reason, it is necessary to pay attention to the wear of the rim and brake pads. You can find two types of rim wear indication on our models.

- Black indication line on the braking surface – if interruption or deletion of the indication line occurs as a result of wear, replace such rim immediately.
- SCR indication system – deformation of the braking area and damage to the rim cavity occurs after the rim side wears out. The wheel indicates significant run-out even if the tyre remains fitted safely.



Keep the brake pads adjusted in a distance of 2-4 mm from the rim with a slight gradient as indicated in the figure. Check their wear and replace them if necessary. Clean oil or dirt accumulated on the rim and brake shoes.

Precise setting of the brakes is very important with respect to the range of movement of the brake lever so that the full braking force within this range can be utilized. If the maximum braking effect within the range of movement of the brake lever is not reached, you may lose control, which may lead to endangering your life or health or causing damage to your bike or to third parties.

Caution: Riding on a wet surface is much more difficult than in dry conditions. The efficiency of the brakes is reduced in this case and that is why the cyclist should behave more cautiously.

Control cables:

Stretch the cables correctly. Check them regularly, do not let them become slack and in case of excessive wear, carry out a replacement. Do not make loops on the cable under any circumstances. Use the aluminium terminals for protection against fraying of the cable end.

Saddle adaptation:

Adapt the height and angle for your own comfort. Do not pull the seatpost above the mark of the minimum insertion into the bike frame. If the saddle turns in the frame, tighten it using the seat bolt.

If the seatpost is pulled above the mark of minimum insertion, breakage with a consequent loss of control and falling may occur. Whenever you work with the saddle, make sure that you have tightened it properly before riding; if this is not the case, destruction of the saddle or loss of control and falling may occur. Carry out checks regularly and make sure that the saddle is mounted properly.

Riding with an improperly tightened seatpost may allow turning or movement of the saddle, which may result in loss of control and falling.

For this reason, it is necessary:

- 1) To ask your dealer to assist you in the precise procedures and methods of correct installation of the seatpost.
- 2) To understand and apply the correct methods of saddle mounting with the quick-release lever.
- 3) To check safe seatpost mounting before each ride.

Lights and reflector glass:

Reflectors and reflector glass should be installed on the front fork, on the back sides of the pedals and on the wheel spokes. They should be replaced immediately in case of damage.

Riding in dark conditions, during the night and during periods of reduced visibility without suitable lights and reflectors is hazardous and may lead to serious injury or death.

Frame:

Carry out repeated checks for damage of the paint around the tube connections. Bending or breakage of the frame can be indicated in this way.

Replace any bent or broken frames immediately as excessive stress on the other parts of the frame occurs, which creates a considerable risk of injury.

Quill assembly:

Pay attention to proper tightening of the locking nut; the fork should rotate smoothly. Retighten the nuts and bolts regularly as required. Check regularly whether any components have not been damaged and pay attention to the correct installation of all components at quill unit re-assembly.

Unsuitable modification of the quill assembly may affect riding ability and result in loss of control and falling. Take your bike to your dealer and have your quill assembly modified by a professional.

The bike and its components have a service life and the materials used are subjected to fatigue with time. If the service life of a component comes to its end, the component may fail suddenly and cause serious injury to or even the death of the cyclist. In case of any symptoms indicating that the service life of a component is coming to an end, it is necessary to replace this component immediately. An accident may terminate the service life of individual components of the bike prematurely. Such components may fail suddenly, which may result in loss of control and endanger your life or health or cause damage to your bike or to third parties.

INSTALLATION INSTRUCTIONS

Tightening torques for bike components	
All tightening torques are expressed in Newton metres [Nm] . In case of any uncertainty, please contact your dealer.	
Component	Torque [Nm]
- Spokes, hub, cassette -	
Cassette	30-45
Tightening of the nuts on hub axle to frame (not applicable to quick-clamping types)	29-40
Idle gear	34-45
- Quill assembly, handlebar, saddle, seatpost -	
Stem bolt for threaded quill assembly	19-30
Stem fixation bolt (for "ahead" threadless quill assembly)	6-9
Stem – handlebar tightening with four bolts	9-12
MTB – handlebar ends	6-12
Saddle tightening in seatpost	2 bolts, 17-19 1 bolt, 24-30

Component	Torque [Nm]
Seatpost – tightening in the frame. CAUTION: The seatpost requires only minimum tightening to prevent it from slipping into the frame and turning. Excessive tightening may damage both the seatpost and the frame.	5-7
- Cranks, bottom bracket assembly, pedal -	
Pedal in crank	35-40
Shimano® Octalink XTR crank tightening with bolt (M15 thread) (NOT!! Hollowtech II)	40-49
Shimano® Hollowtech II bottom bracket assembly pans (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34-50
Shimano® Hollowtech II bottom bracket assembly pans (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10-15
Shimano® Hollowtech II left-hand side, adjusting bolt	0,5-0,7
Crank tightening on axle (including square axles, iISYS-type)	34-45
Encased bottom bracket assembly	40-50
- Rear derailleur, front derailleur, gear changing system -	
STI shifter on handlebar	5,5-8
Rotary shifter/shifter in handlebar grip	„Revo“ shifter 5,6-7,9
FD sleeve (front derailleur)	5,0-6,8
FD sleeve (front derailleur) Carbon frames	1,2-2
FD cable tightening	4,5-6,8
RD tightening on frame (rear derailleur)	8-10
RD cable tightening	3,4
RD roller tightening	3,4-4
- Brakes -	
Brake jaws (road type)	7,9-10
MTB brake jaws	5,6-6,8
Brake pads – threaded	5,6-6,8
Brake pads – without thread	7,9-9
MTB brake jaws, cable tightening	5,6-7,9
Road brake jaws, cable tightening	5,6-7,9
Brake levers – MTB type	5,6-7,9
Brake levers – STI, ERGO	5,6-7,9
- disc brakes -	
Disc rotor on hub	Hayes® 5,6
Hydraulic brake jaws / frame	5,6-7,9
Hydraulic hose / lever / jaws	4,5-6,8

Conversions to different units:

in-lb. = ft-lb. × 12

in-lb. = Nm × 8.851

in-lb. = kgf-cm / 1.15

FRONT WHEEL INSTALLATION

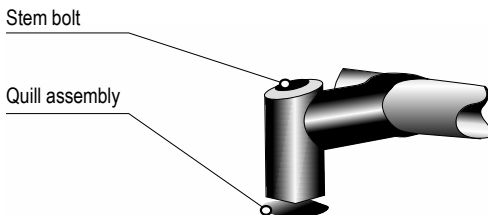
- Open the quick-release lever (nuts).
- Insert the wheel into the fork ends.
- Set the quick-release lever at the position of 90 degrees from the wheel axis and tighten the wing nut carefully.
- Close the quick-release level in the locked position (this should be done by using your thumb).
- **CAUTION: Check whether the wheel is locked using the quick-release mechanism or firmly tightened with nuts.**

HANDLEBAR INSTALLATION

- Loosen the screw in the stem until the cone is loosened. Insert it into the front fork tube so that the mark of minimum insertion isn't visible!
- The handlebar should be perpendicular with respect to the front wheel.
- Before tightening, read carefully the specified tightening torques for the installation of carbon handlebars in the stem.
- Check to ensure that the tightening is correct by holding the front wheel between your legs and trying to turn the handlebar.

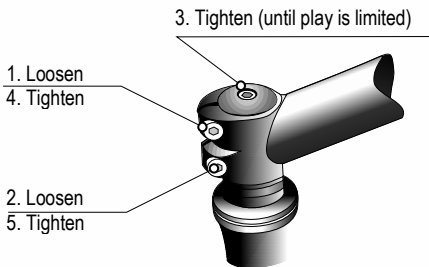
INSTALLATION OF THE THREADED STEM IN THE FORK

- Loosen the screw in the stem until the cone is loose. Insert it in the front fork tube.
- Insert it so that the mark of minimum insertion isn't visible!
- The handlebar should be perpendicular with respect to the front wheel.
- Tighten the bolt in the stem firmly.
- Check to ensure that the tightening is correct by holding the front wheel between your legs and trying to turn the handlebar.
- **CAUTION: Never move the stem above the maximum tvor stop mark.**



INSTALLATION OF THE AHEAD STEM ON THE FORK

- Loosen the face and side bolts in the stem and the quill assembly bolt. Put it on the front fork tube.
- The handlebar should be perpendicular with respect to the front wheel.
- Tighten the quill assembly bolt in the stem and all stem bolts firmly.
- Check to ensure that the tightening is correct by holding the front wheel between your legs and trying to turn the handlebar.
- **CAUTION: We recommend tightening the stem bolts with a torque of 7 Nm. Pay close attention so that you don't exceed the torque. Excessive tightening could result in stem damage.**

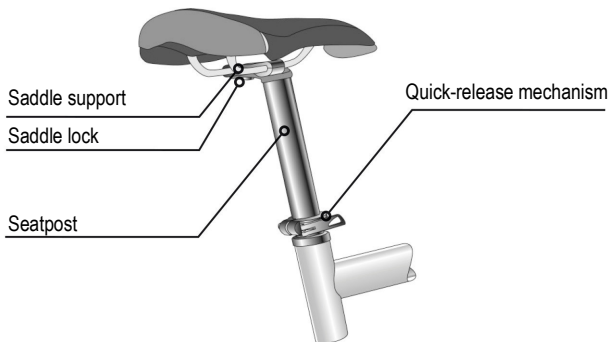


SADDLE INSTALLATION

- Lubricate the seatpost and insert it into the frame. Do not exceed the line of minimum insertion. Mount it using the quick-release mechanism or bolt. Before tightening, read the specified tightening torques carefully.
- Adjust the saddle angle so that it is levelled horizontally. Tighten the saddle lock.
- Try to turn the saddle in order to check the tightening.

NOTE: The saddle can be adjusted in the close or distant position with respect to the handlebars. This adjustment can be done by shifting the saddle in two coulisses and locking the saddle seatpost lock or by proper tightening the nut.

CAUTION: Never move the stem above the maximum or stop mark.



CARBON SEATPOST INSTALLATION

- Never lubricate the seatpost with lubricating grease.
- Use only special FSA paste (dynamic assembly paste) for installation.

INSTALLATION OF BREAK LINES - FOR MOUNTAIN AND DIRT BIKES

Front brake cable:

- Insert the cable barrel into a clamp in the left-hand brake lever.
- Pull the cable through the bowden and cable guide and then tighten the brake arm bolt.
- Push the jaws towards each other so that a play of 2-4 mm will remain between the brake pads and the rim.
- Then tighten the screw of the brake arm holding the cable.
- Cut the excessive cable away so that free end will have a length of about 40 mm.
- Put a protective cap on the cable end and squeeze it with pliers.
- Depress the protective cable cap with a torque of 20 mm.

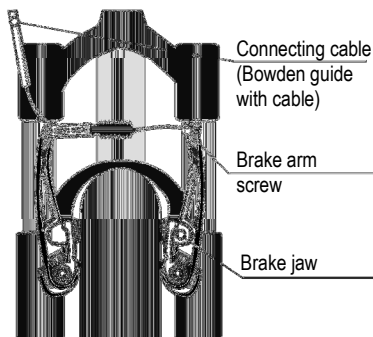
Rear brake cable:

- The procedure is identical to the installation of the front brake cable. The right-hand brake lever is used for the rear brake.

BRAKE ADJUSTMENT (V-BRAKES)

- Rim brakes require occasional adjustment as the cables become stretched and the brake pads become worn. The brake pads should be at a distance of 2-4 mm from the rim. The rear brake lever is usually installed on the right-hand side of the handlebars while the front brake lever is on the left-hand side.
- To achieve better brake adjustment, loosen the adjustable barrel with a locking nut. In order to bring the rubber pads closer to the rim, turn the adjustable barrel outward. If the rubber pads rub against the rim, turn the adjustable barrel inward. Check the brake adjustment.
- The rubber pads may never touch the tyre. This prevents the pad from rubbing through the tyre.

Caution: The left-hand lever is the front brake and the right-hand lever is the rear brake. If the rear brake in the rear hub is of a counteracting type, the front brake lever is positioned on the left-hand side.

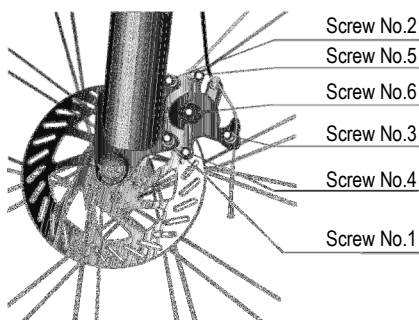


Pay attention to the brake lever; squeezing up to the grip (handle) may not occur; the brakes become ineffective in this case. Adjustment using the brake cables is then necessary.

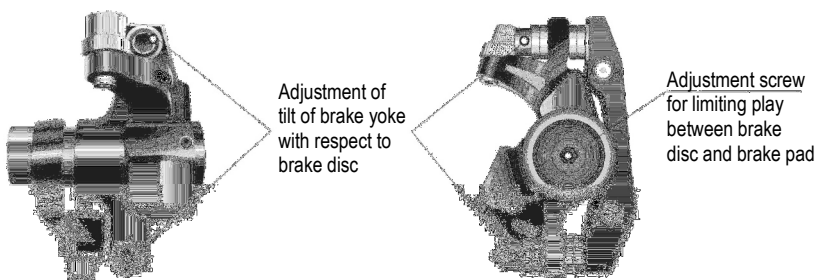
DISC BRAKE

- Screws Nos. 1 and 2 hold the segment in the lock (fork)
- Screw No. 3 is used for holding the brake cable
- Screws Nos. 4 and 5 are adjusting screws for brake segment settings with respect to the disc
- Screw No. 6 is used for adjustment of the distance between the brake pad and the disc

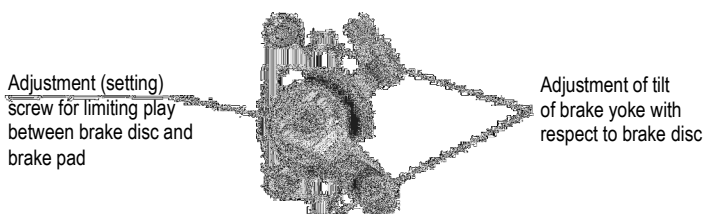
Caution: The brake efficiency can also be adjusted using the setting screw on the brake lever!



Rear disc brake

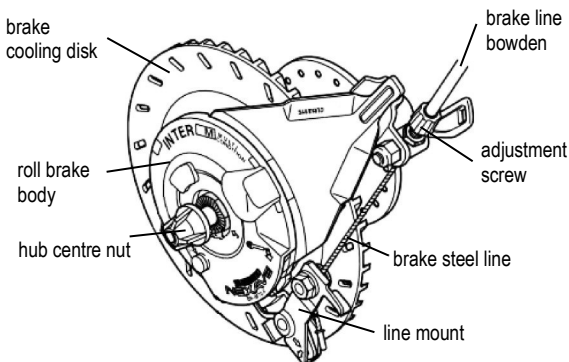


Front disc brake



ROLL BRAKE

Roll brakes are used for city bikes. These brakes require almost no adjustment. If the brake needs adjusting, use the adjustment screw and adjust the length of the steel brake line. To loosen the brake, turn the screw counterclockwise. To tighten the line, turn the screw clockwise. Make sure that the wheel turns freely (when the brake is not engaged). If the wheel is not turning freely, slightly loosen (extend) the brake line by turning the screw clockwise.



BRAKE LEVERS

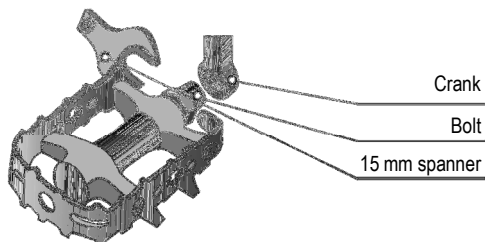
Brake levers allow you to control your brakes.

Trekking or city bikes are usually equipped with two brake levers, installed on handle bars. Position of brake levers should allow the rider to use the brakes without excessive effort. Brake levers should be installed within your reach. The position of the brake levers may be adjusted in vertical and horizontal direction.

IMPORTANT: Correct function of your brakes is very important. Make sure that you know your brake system well before your first ride. Before each ride inspect your brakes carefully. Keep in mind that on trekking and city bikes the **FRONT** brake is usually controlled by the **RIGHT** lever and the **REAR** brake is usually controlled by the **LEFT** lever (mountain and dirt bikes brakes are usually designed the other way around).

PEDAL INSTALLATION

- The pedals are identified with the letters "R" and "L" on the bolt face side.
- Lubricate the pedal bolts. - Screw the pedal marked with an "R" by turning it clockwise (the side with the chainrings). Screw the pedal identified with "L" into the left-hand crank by turning it anti-clockwise.
- Tighten both the pedals firmly using Spanner No. 15.
- After covering a distance of approximately 50 km, retighten both pedals.

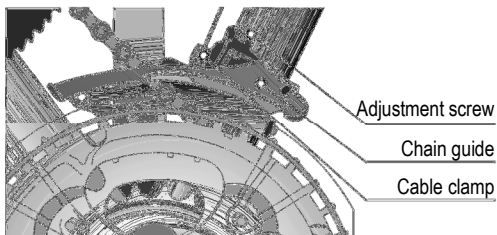


OPERATION OF THE REAR AND FRONT DERAILLEURS

The gear changing system of your bike changes the gear ratio by shifting the chain from one cog onto another. You can change gears only while pedalling forwards. The smoothest movements are performed while pedalling is easy. The gear changing system is equipped with two shifters installed on the handlebar. The right-hand shifter controls the chain movement on the 6-7-8 or 9 rear cogs. The chain is shifted from the smallest cog (the hardest gear) to each larger cog (easier gear) by moving the shifter forward. The left-hand shifter controls the chain movement on three front chainrings.

The chain is shifted from the smaller chainring to a larger one by moving the left-hand shifter forward. You will learn soon what positions should be used for different riding conditions. You will learn it through training only. Do not try to change gears while applying heavy pressure on the pedals. Never pedal backward when changing gears. This could result in the chain slipping down.

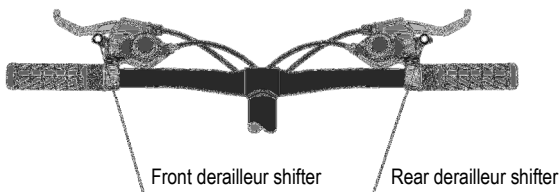
Recommendation: Do not use combinations of gears



at which excessive chain crossing occurs. The complete gear-changing mechanism suffers from it.

FRONT DERAILLEUR

- The chain guide should be aligned in line with the chainrings and should be 1-3 mm above the teeth of the largest chainring.
- If the front derailleur shifter (the left-hand one) is in the back position, check to ensure that the gear changing cable is not slackened excessively. The play can be eliminated by loosening the screw with the cable anchor, pulling the cable with pliers and retightening the screw.
- If the chain slips down from the largest chainring towards the right-hand crank, tighten the top adjustment front derailleur screw with one or two turns. Test the gear changing and adjust again, if necessary.



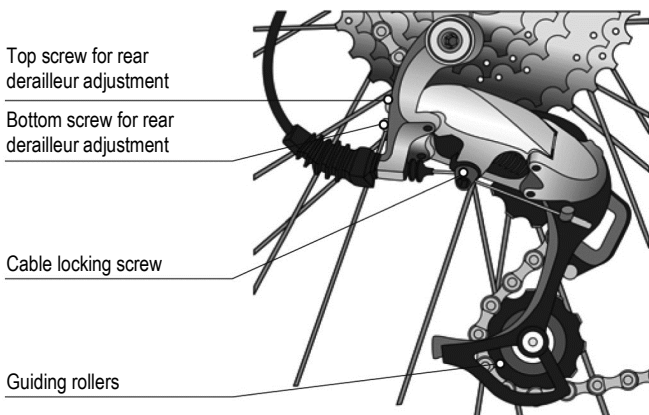
REAR DERAILLEUR

- Lift the back wheel. While turning the crank, pull the right-hand shifter back. The chain should be positioned on the smallest cog. If this is not the case, continue turning the crank and loosen the top adjustment screw of the rear derailleur until the chain is on the smallest cog.
- While turning the crank, pull the shifter forwards completely until the chain is shifted to the second smallest cog. Pull the right-hand shifter back, the chain should be shifted smoothly on the smallest cog. - While turning the crank, pull the shifter forwards completely. The chain should be positioned on the largest rear cog. If this is not the case, continue turning the crank and turn the bottom adjustment screw of the rear derailleur until the chain is on the largest cog.
- While turning the crank, pull the shifter back slightly until the chain is on the second largest cog. Pull the shifter fully forward, the chain should be shifted smoothly to the largest cog.

CAUTION: For bikes provided with the index gear changing system, see the adjustment procedure recommended by the manufacturer.

CABLE ADJUSTMENT

- Cable stretching may appear and cause incorrect gear changing. Cable stretching appears if a cable is slackened (when the shifters are pulled fully back). You can eliminate slackening if you loosen the cable locking screw, pull the cable out firmly and retighten the locking screw.

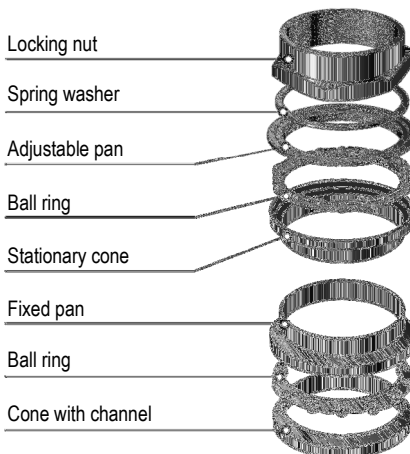


ADJUSTMENT OF THE BEARINGS

Your mountain bike is provided with four sets of bearings that require adjustment and lubrication.

- 1) Quill assembly
- 2) Bottom bracket assembly
- 3) Wheel hub bearings
- 4) Pedal bearings

Inspect the bearings frequently, in particular after riding over rough terrain. The service interval depends on the number of kilometres covered and the riding conditions. Even if the bearings are sealed effectively, the sealings used on the bike are not fully resistant to water. You should be able to lubricate and adjust the bearings by yourself with some skills and the appropriate tools.

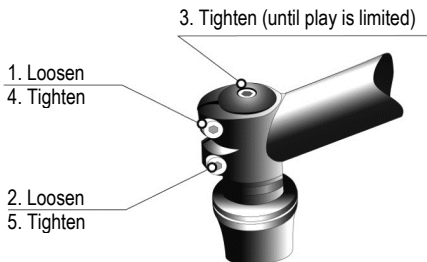


QUILL ASSEMBLY

- Remove the front wheel to inspect the adjustment. The fork should allow free rotation; however without backlash.
- If the bearings require adjustment, loosen the locking nut with two side spanners. Tighten or loosen the adjustable ring. Install the locking nut and perform a check.
- Disassemble the handlebar for lubrication of the bearing. Remove the locking nut and the adjustable ring. Pull the fork out of the frame and remove the two ball cages. Clean the lubricant off all the components and inspect the bearing paths for wear and the presence of rust. Lubricate all the components again, in particular cover the ring sealing sufficiently. Install one ball cage on the fork. Insert the fork back into the frame and make sure that the ring has fitted back on the bottom of the stationary ring. Install the other ball cage on the stationary cone. Screw down the adjustable ring until a play exists. Screw in the locking nut.

AHEAD QUILL ASSEMBLY TIGHTENING

- Loosen the bolts in the stem and the quill assembly bolt.
- The handlebar is perpendicular with respect to the front wheel.
- Tighten the quill assembly bolt in the stem and all stem bolts firmly.
- Check to ensure that the tightening is correct by holding the front wheel between your legs and trying to turn the handlebar.



HUBS

- Remove the quick-release mechanism.
- Unscrew the axle locking nut, spring washer and the cone from one side of the axle. Pull the axle freely out of the hub core and remove the ball bearings.
- Check to ensure that the ball paths are not damaged or corroded (replace them if necessary).
- Lubricate the hub box and insert the bearings.
- Put back the axle. Screw the cone in until it touches the ball bearings. Put back the spring washer and locking nut. Try to turn the axle. It should rotate without backlash or dragging. Readjust if necessary and tighten the locking nut. Re-install the quick-release mechanism.

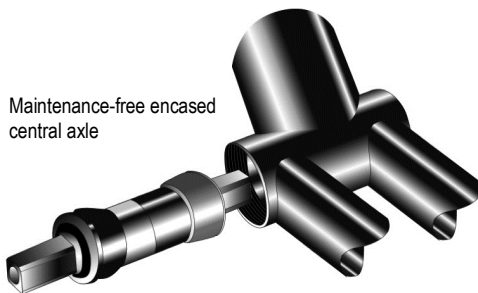
BOTTOM BRACKET ASSEMBLY

Your bike is fitted with an encased bracket assembly; it is only necessary to try whether backlash has been created occasionally.

This type of bottom bracket assembly is maintenance-free.

Caution: The fixed pan is provided with screw thread.

Maintenance-free encased central axle



PEDALS

- Turn each pedal and check it for dragging or strange noises. The pedal bearings require maintenance only seldom, however, if necessary, read below.
- Unscrew the pedal from the crank, remove the protective lid, locking nut and sealing. Unscrew the cone and pull the bolt from the pedal core. Clean the lubricant off all the components and check for wear.
- Lubricate the bearing rings and put back the same number of balls on both sides. Install the cone back on the screw, turn the screw to bring the cone close to the balls. Put back the sealing and locking nut. Check for backlash and dragging. Modify the cone, tighten the locking nut and install the pedals on the cranks.

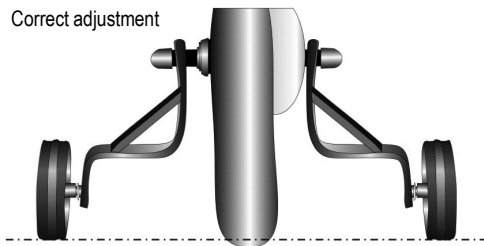
CHILDREN'S BIKES

Children's bikes are produced in accordance with European standard EN 14765 that applies to bicycles with a maximum saddle height higher than 435 mm and lower than 635 mm.

Children's bikes are intended for use in playgrounds and enclosed areas and solely under the supervision of the parents or childminder. If you allow a child to ride a bike without supervision, an injury or even fatality may occur.

NEVER LET CHILDREN RIDE WITHOUT SUPERVISION!

Correct adjustment



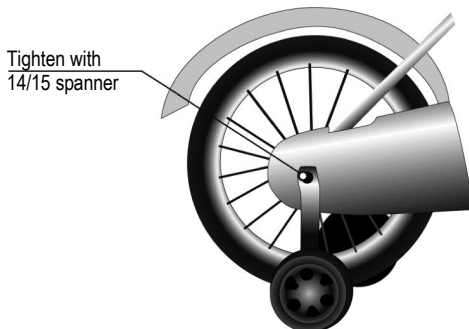
We strongly recommend using a helmet of an approved type. The recommended load of a children's bike is up to 25 kg, including bags. Please pay attention to correct adjustment of your new bike before the first ride.

Adjust the height of the saddle so that the child can reach the handlebars comfortably without being excessively upright or, on the contrary, "lying" on the bike. Never pull the handlebars above the marked line (grooving and STOP or MAX sign). Explain to the child thoroughly that the bike is provided with a counter-acting rear brake. The brake lever for the front brake is positioned on the right-hand side of the handlebars. Never use only the front brake for braking.

SPECIAL EQUIPMENT OF CHILDREN'S BIKES

A children's bike is provided with stabilization (balance) wheels from the manufacturer. These stabilization wheels are used to allow your child to ride more easily. They stabilize the lack of balance of a young cyclist and help him/her to learn to control the bike better and more easily. The young cyclist can concentrate rather on controlling the bike and learning how to brake on a bike. It is necessary to check the stabilization wheels for loosening of the screws mounting the supports to the bike and for sufficient mounting of the wheels to the supports.

Tighten with
14/15 spanner



Insufficiently tightened screws may cause incorrect operation of the stabilization wheels. Loosening and consequent falling of the wheels resulting in injury or even death may occur.

The wheel is provided with a counter-acting rear brake in order to allow the young cyclist to brake more easily and efficiently. Teaching a child how to brake is necessary for future use of the bike. For that reason, please devote sufficient time for learning so that you can be sure that the child is able to stop the bike safely. The bike is put in motion forward by the movement of the legs and the front derailleur cranks clockwise. In order to stop it, you need to depress a front derailleur crank in the opposite direction, i.e. anti-clockwise. Slow blocking of the ride up to a complete stop of the bike will occur.

SPRING-LOADED FORK

If you wish to maintain perfect operation of the spring-loaded fork, regular maintenance, in particular of the friction surfaces between the inner and outer tubes, is necessary. The dust cover, preventing the access of dirt to the friction surfaces may not be damaged and should protect the entire friction area. When washing the fork, it is advisable to use a fine brush and warm, soapy water.

Caution: Water may not penetrate between the inner and outer tubes of the fork during washing. Just dirt and water have unfavourable effects on the components inside the fork.

FORK LUBRICATION

There is a spring assembly with a layer of lubricant in the new spring-loaded fork. This layer of lubricant should be maintained continuously. Lubricate the fork always after riding in a wet environment (mud, wet sand, rain). If you do not have experience with the maintenance and repairs of forks, leave service to qualified specialists.

COMPLETELY SPRING-LOADED FRAME

Maintenance: after riding in muddy terrain, it is necessary to clean all movable frame components; by doing this, you will extend their service life. If some components become worn, carry out replacement in order to avoid damage to the frame itself. Remember to check tightening of bolts of individual parts and to lubricate the sliding bearings of the springing unit.

LUBRICATION

Your bicycle consists in many movable components that are exposed to natural effects continuously. Cleaning and lubricating such components will extend their service life.

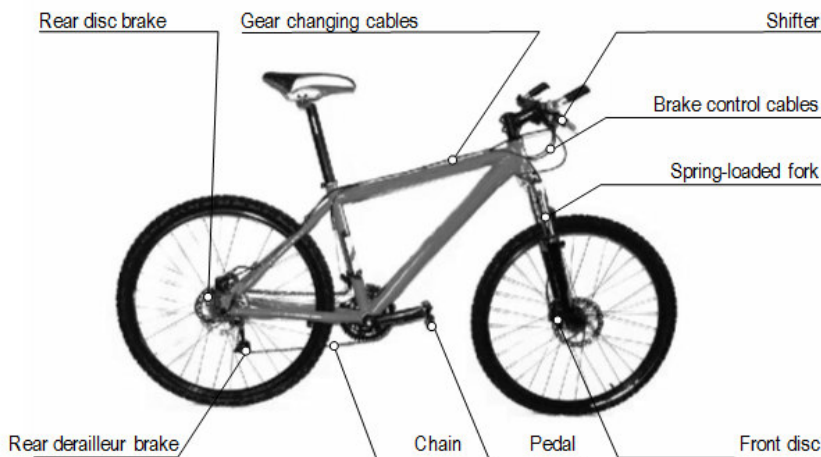
The following components require regular lubrication:

- Chain
- Front derailleur
- Rear derailleur
- Gear-changing control cables
- Brake jaws, cables and brake control
- Spring-loaded fork
- Spring unit

GUARANTEE – GENERAL PRINCIPLES

- 1) HAWK BIKE Sales GmbH provides a guarantee for its products within the scope specified in the letter of guarantee.
- 2) HAWK BIKE Sales GmbH will repair, at its own expense, all defects resulting from defective material, processing, construction and assembly that appear within the guarantee period. The guarantee does not apply to damage resulting from an accident, frame or overstressing the bike with an extreme load, incorrect use, operation or maintenance different from the procedure specified by the manufacturer in the manual, poor storage or unprofessionally performed repair.
- 3) The product has been submitted to the customer in perfect condition and ready for riding.
- 4) The guarantee should be claimed without undue delay. Repair shops will carry out repairs within 30 days. The guarantee period will be extended by the period during which a guarantee repair is carried out. The manufacturer of the bike bears no liability for damage resulting from a defect that did not exist when the manufacturer launched the product in the market or occurred later and the manufacturer also bears no liability for any damage caused by the injured party by its behaviour or neglect by such a party or a person for whom the injured party is responsible. In particular, failure to observe the principles mentioned in this Operation Manual is considered to be such behaviour or neglect.

The manufacturer of the bike bears no liability for damage resulting from a defect that did not exist when the manufacturer launched the product in the market or occurred later and the manufacturer also bears no liability for any damage caused by the injured party by its behaviour or neglect by such a party or a person for whom the injured party is responsible. In particular, failure to observe the principles mentioned in this Operation Manual is considered to be such behaviour or neglect.



PROVISION OF GUARANTEE IN INDIVIDUAL SPECIFIC CASES

Frame and front fixed fork – the guarantee applies to defects of the material, its connections and perforation by rusting. A guarantee cannot be claimed in cases caused by accident or unprofessional repair. Deformations of the arms and ends forward, backward or to the side are always caused by overloading or accident.

Gear changing system – the guarantee applies to material defects. Deformation of the stem in case of pulling past the mark is not accepted.

Bottom bracket assembly – the guarantee covers defects of material and its thermal processing. Standard adjustment for backlash is not a subject of guarantee repairs; deformed or torn out threads of components and a damaged crank square will also not be accepted.

Pedals – the guarantee applies to material defects. The guarantee cannot be claimed in case of a broken pedal frame, bent pedal axle or pedal torn from the crank.

Tyres – the guarantee is provided for production defects (deformed tyre etc.). The guarantee does not apply to a tyre rubbed through by the brake pads, tyres worn by riding or braking action.

Wheels – the standard guarantee covers material defects (broken rim, hub, cog, axle, spoke – within 30 days) including surface finish defects.

Brakes, rear derailleur and front derailleur – the guarantee covers material defects. The guarantee does not apply to adjustments. Setting changes partially due to storage, handling and riding and tuning belongs to standard maintenance.

Saddle, seatpost – material defects are accepted, they are considered from the viewpoint of fulfilling its function. Grooves resulting from the seatpost moving in the saddle tube cannot be claimed.

Chain – a material defect or breakage is a subject of the guarantee. The guarantee does not apply to standard wear and tear or reduction of function as a result of neglecting maintenance.

Reflectors – broken reflectors are not a subject of the guarantee.

Completely spring-loaded frame – the guarantee applies to material, welds and individual movable components.

In principle, it cannot be claimed in case of damage caused by:

- **accident**
- **sport competition activity**
- **overloading in extreme conditions (difficult downhill ride, riding in water and snow)**
- **exposure to weather effects (rain, sunshine, storage in a wet environment)**
- **unprofessional repair**
- **by two persons riding on one bicycle**
- **violent damage**
- **jumps when riding**
- **insufficient maintenance**

The guarantee does not apply to the movable parts of a mechanism if these components were not tightened properly and the bike was used in spite of this fact. These components become worn by usage and for that reason, regular maintenance is necessary.

Caution: If you do not have experience in the repair of completely spring-loaded frames, leave service to a qualified mechanic.

Each fall may result in a risk to your life or health or cause damage to your bike or to third parties. This warning should never be forgotten when riding a bicycle.

IMPORTANT CAUTION

Claims do not apply to standard maintenance of the bike:

1. Loosened cranks on the central axle (insufficiently tightened central bolt)
2. Backlash in the quill assembly (insufficiently tightened locking nuts of the quill assembly)
3. Incorrect operation of the brakes (resulting from the use and consequent wear of the brake shoes, stretching of the brake cables)
4. Chain slipping down (resulting from incorrect gear changing and consequent chain crossing and slipping or dragging against other cogs)
5. Incorrect rear or front derailleur operation (tearing out of the control cables and consequent insufficient maintenance)
6. Backlash in the front and rear hubs (insufficiently tightened cones in the hubs)

LETTER OF GUARANTEE

GUARANTEE FOR THE FRAME AND COMPONENTS

- 24 months for the frame
- 24 months for the components

GENERAL PRINCIPLES

HAWK BIKE Sales GmbH confirms herewith that the bicycle of the mentioned type and serial number complies with the national standards and technical regulations. The company provides a guarantee for this bicycle from the date of its sale to the final customer. The guarantee period will be extended by the period of execution of a potential guarantee repair. The company will repair, at its own expense, all defects occurring during that period resulting from defective material, processing, construction and assembly.

GUARANTEE CONDITIONS

- The product must be used solely for the purpose for which it has been produced
- The product must be stored properly and maintained in accordance with the manual
- When claiming a guarantee, it is necessary to submit a properly completed letter of guarantee; the bike must be complete and cleaned
- The guarantee must be applied without undue delay from the business organization from which the product has been purchased

CLAIMS RESULTING FROM THE GUARANTEE WILL BECOME VOID

- If it is ascertained that the user bears the fault for product damage (resulting from an accident, unprofessional repair, poor storage etc.) and not the manufacturer
- By failing to assert a claim resulting from guarantee within the guarantee period
- If the product has not been used properly and maintained in accordance with the manual
- If a properly completed Letter of Guarantee has not been submitted when asserting a claim following from the guarantee
- The guarantee does not cover the standard wear and tear of individual components

Inhalt:

Einleitung	28
Grundterminologie des Fahrrads	29
Erste 150 km	32
Warum ein Einlauf und warum eben 150 km?	32
Was sollte also während des Einlaufs beachtet werden	32
Wie soll ein Fahrrad während des Einlaufs gefahren werden?	33
Werkzeug, ohne welches Sie nicht zurecht kommen	34
<u>Grundhinweise</u>	34
<u>Montagehinweise</u>	38
Anzugsmomente der Fahrradkomponenten	38
Installation des Vorderrads	40
Installation des Lenkerbügels	40
Installation eines Gewinde-Lenkerbügels in die Radgabel	40
Installation in einen Ahead-Vorbau in der Radgabel	40
Installation des Sattels	41
Installation einer Karbon-Sattelstütze	41
Installation von Bremsseilen	41
Bremseneinstellung	42
Installation des Pedals	43
Funktion des Schaltwerks und des Umwerfers	43
Umwerfer	44
Schaltwerk	44
Seilzugverstellung	44
Lagereinstellung	45
Pedale	46
Kinderfahrräder	46
Schmierung	47
<u>Garantie – Allgemeine Grundsätze</u>	48
<u>Gewährleistung in einzelnen konkreten Fällen</u>	48
Wichtiger Hinweis	49
<u>Bemerkungen</u>	50
Garantieschein	50
Allgemeine Grundsätze	50
Gewährleistungsbedingungen	50
Der Anspruch aus der Garantie erlischt	50

Sehr geehrter Kunde,

die Firma HAWK BIKE Sales GmbH dankt Ihnen für den Kauf ihres Fahrrades, das mit hochwertigen Komponenten renommierter Hersteller ausgestattet ist. Das Mountainbike ist für Fahrten im Gelände vorgesehen, und falls es nicht mit Schutzblechen und Beleuchtung ausgestattet ist, ist es nicht zum gewöhnlichen Straßenverkehr bestimmt. Mountainbikes und Trekking-Fahrräder (City-Bike), die mit Schutzblechen und Beleuchtung ausgestattet sind, sind zum Straßenverkehr bestimmt. Das Rad darf nur bestimmungsgemäß verwendet werden.

Für eine weitere Instandhaltung des Fahrrads wird diese Bedienungsanleitung dienen, die ebenfalls den Garantieschein und die Garantiebedingungen enthält.

Die Gesellschaft HAWK BIKE Sales GmbH wünscht Ihnen als Hersteller Ihres neuen Fahrrads viele schöne und sichere Kilometer.

HAWK BIKE Sales GmbH

Rheinstraße 11

12159 Berlin

Deutschland

tel.: +49 (0)30 447 221 0

fax: +49 (0)30 447 221 500

info@hawkbikes.com

www.hawkbikes.com

Warenlager / Service:

HAWK BIKE Sales GmbH

Pichelswerder Str. 6

13597 Berlin

Deutschland

tel.: +49 (0)30 367 53 237

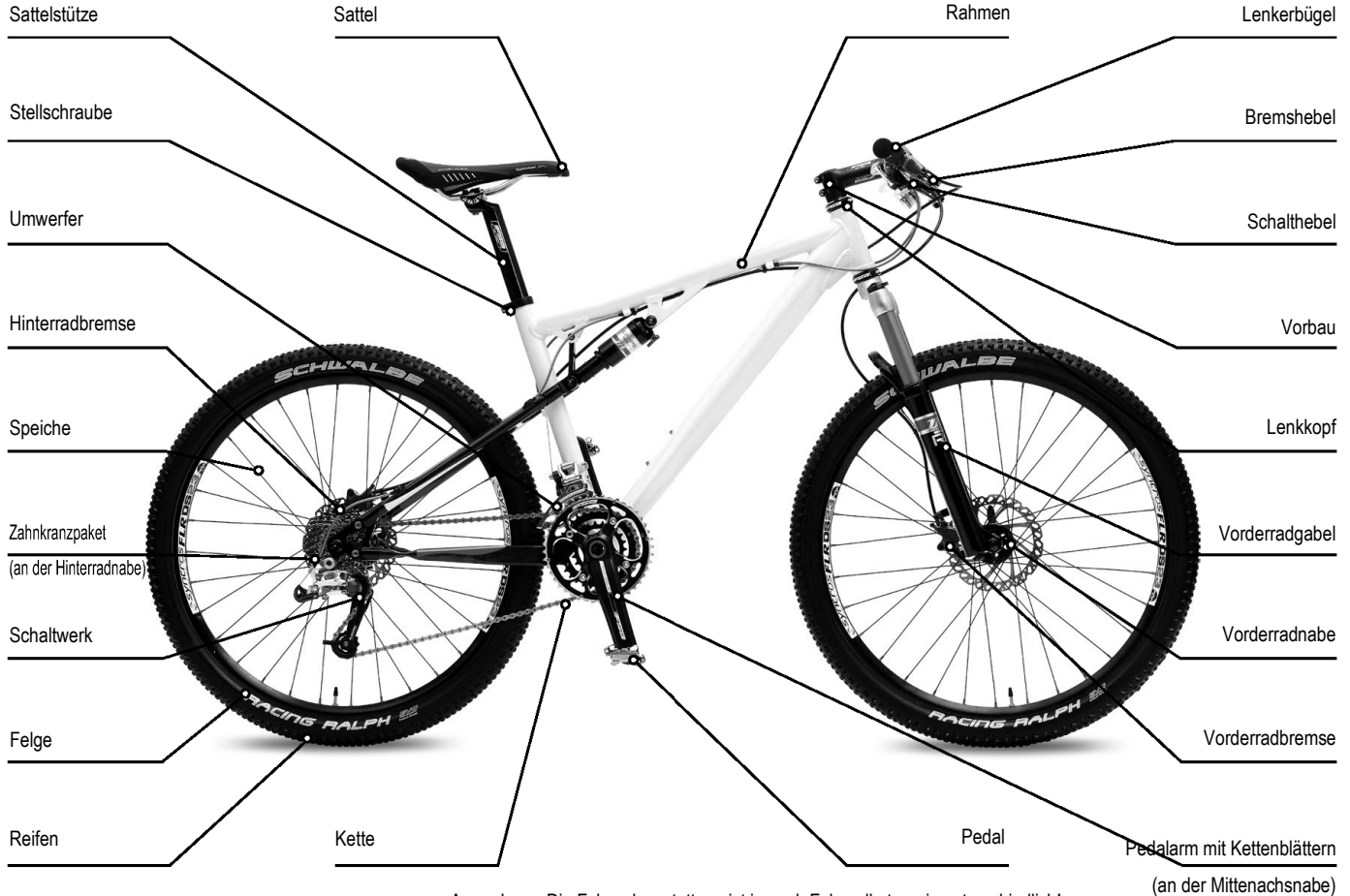
fax.: +49 (0)30 367 53 236

service@hawkbikes.com

Allgemeine Warnung

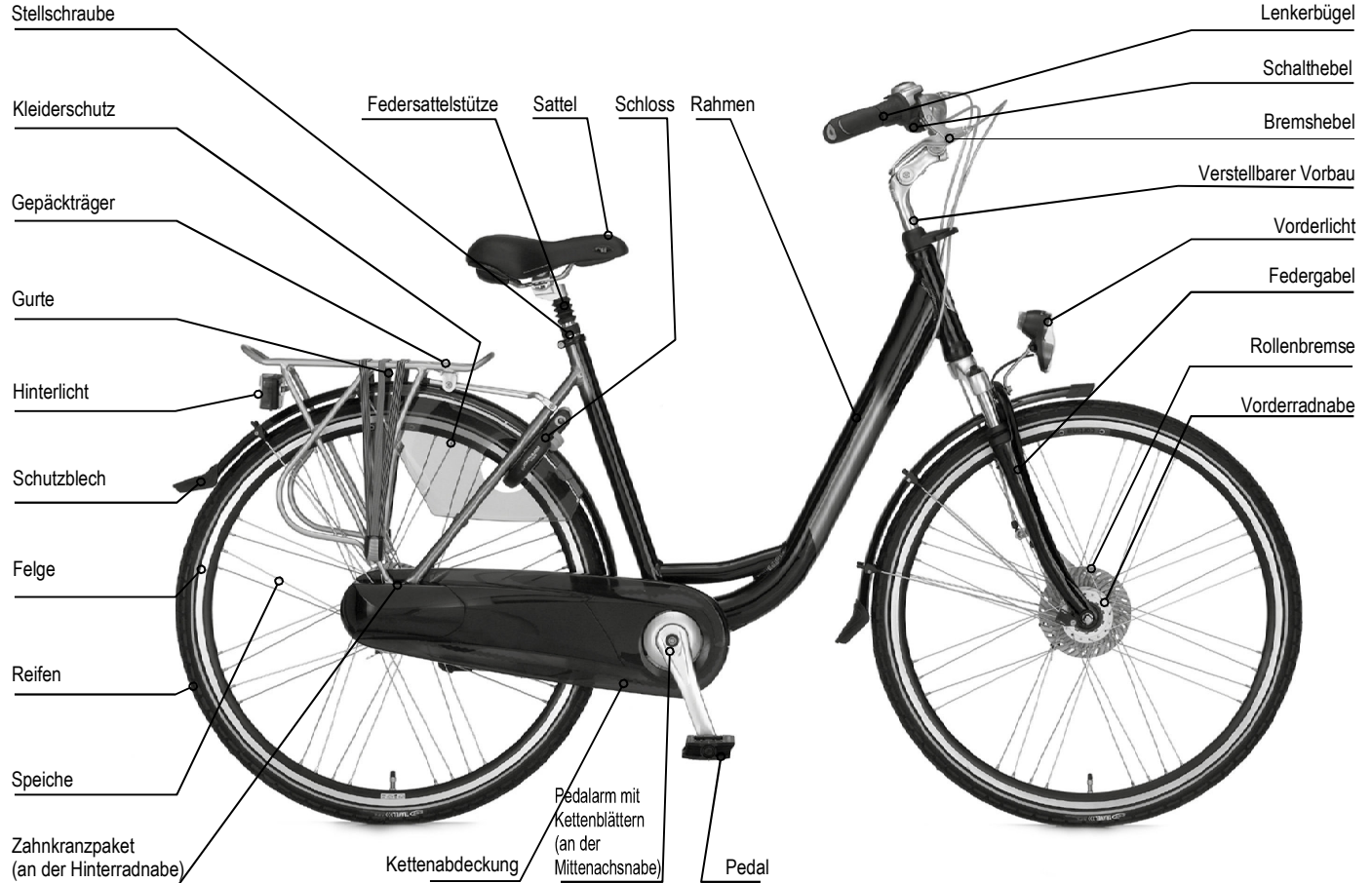
Der Radfahrsport kann selbst bei höchster Vorsicht risikobehaftet sein. Daher ist eine gründliche Instandhaltung des Fahrrads, die das Verletzungsrisiko reduziert, unentbehrlich. Dieses Handbuch enthält viele Warnungen und Hinweise, die die Folgen einer unterlassenen Instandhaltung oder regelmäßigen technischen Kontrolle ihres Fahrrads betreffen. Viele von diesen Warnungen und Hinweisen sagen: „Du kannst die Kontrolle verlieren und stürzen.“ Da schwere Verletzungen oder sogar ein Todesunfall die Folge eines solchen Sturzes sein können, sollte diese Warnung nie vernachlässigt werden. Wir empfehlen einen zugelassenen Fahrradelm beim Radfahren zu tragen.

GRUNDTERMINOLOGIE DES FAHRRADS

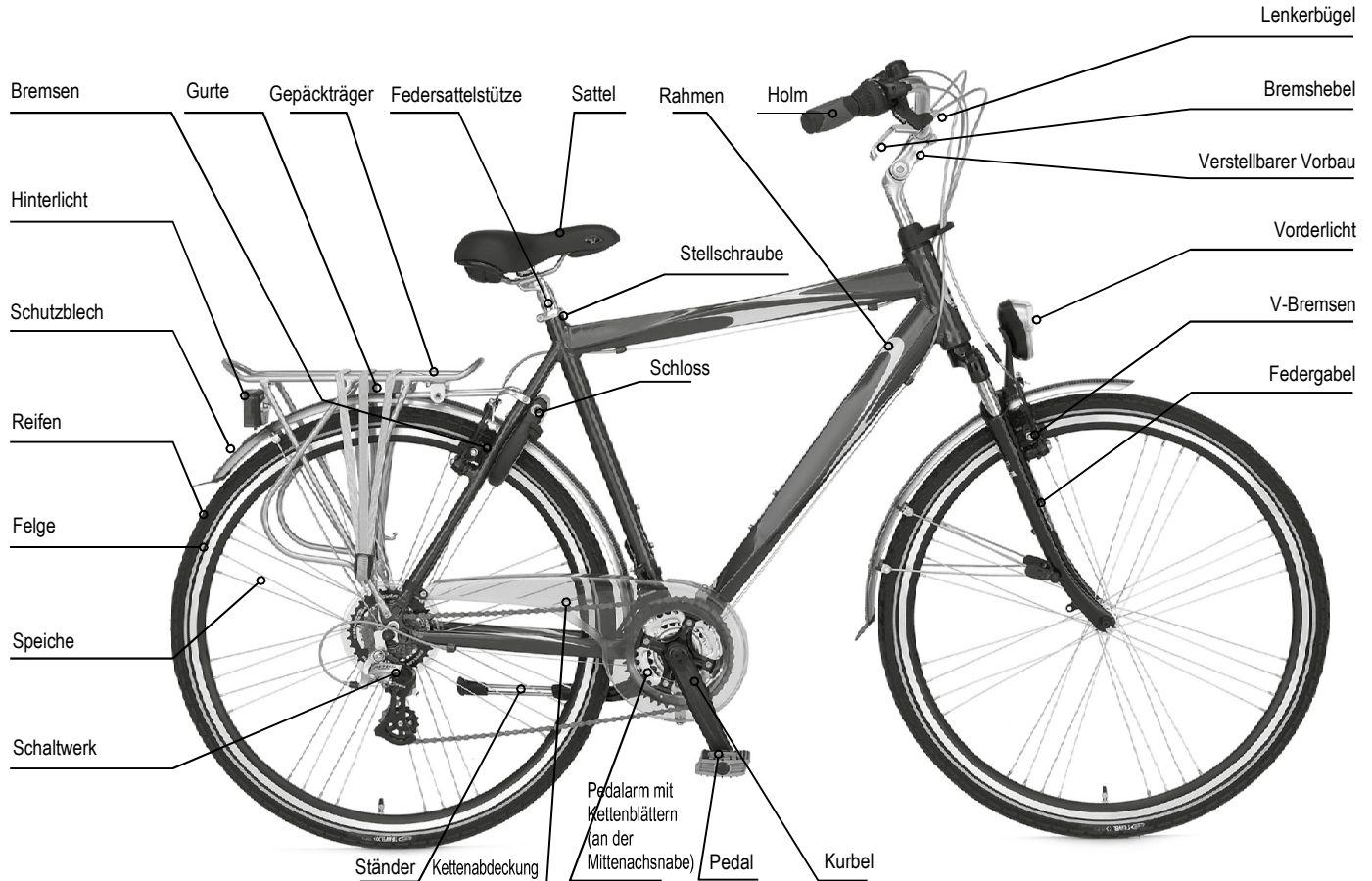


Anmerkung: Die Fahrradausstattung ist je nach Fahrradkategorie unterschiedlich!

GRUNDTERMINOLOGIE FAHRRAD - STADTRAD



GRUNDTERMINOLOGIE FAHRRAD - TREKINGRAD



DIE EINZELNEN FAHRRADKATEGORIEN UND DEREN ANWENDUNG:

Kinderfahrräder EN14765: sämtliche Kinderfahrräder bis Größe 20" sind für den Einsatz auf Spielplätzen und abgetrennten Flächen bestimmt und das lediglich unter der Aufsicht von Eltern oder anderen verantwortlichen Personen. Die empfohlene Belastung der Fahrräder 20" bis 30 kg; der Fahrräder 24" bis 45 kg.

Die MTB Fahrräder EN 14766: sind für sportliche Querfeldeinfahrt gedacht. Empfohlene Belastung bis 120 kg.

Die Trek- und Stadtfahrräder EN 14764: sind für den Einsatz auf Straßen und im einfachen Gelände mit dem Schwerpunkt auf Touristik und Freizeit bestimmt. Die empfohlene Belastung bis 120 kg einschließlich Gepäck.

Sollte das Gewicht des Fahrers mit Gepäck grösser sein, wenden sie sich an ihren Verkäufer um die notwendigen Änderungen und Einstellungen vorzunehmen.

ERSTE 150 KM

Die ersten 150 Kilometer können als Aufwärmungsrunde definiert werden, in der das Leben des Radfahrers mit Emotionen und bunten Erlebnissen aus dem neuen Sport gefüllt wird, andererseits werden jedoch die Betriebszuverlässigkeit und die Lebensdauer des Fahrrads getestet.

WARUM EIN EINLAUF UND WARUM EBEN 150 KM?

Etwas Theorie kann niemandem schaden. Jede Sache unterliegt während ihres Betriebs einem bestimmten Gesetz, das die Fehleranzahl in Abhängigkeit von der Nutzungsdauer betrifft. Mechanismen verhalten sich mehr oder weniger gehorsam nach einer Kurve, die passend als „Wannenkurve des Fehlerauftritts“ bezeichnet wird. Diese Kurve weist drei grundsätzlich unterschiedliche Betriebszeiten auf. Am Anfang nimmt der Fehlerauftritt ziemlich steil ab, dann kommt ein langer Abschnitt mit einem gleichmäßig niedrigen Auftritt und zum Schluss werden Fehler wieder immer häufiger auftreten. Die erste Etappe ist eben der Einlauf, die zweite kann als optimale Betriebszeit bezeichnet werden. Eine lange Betriebsdauer mit minimalen Störungen ist dann die Entlohnung für ihre Sorgfalt und Pflege. Die erste Betriebszeit der erhöhten Aufsicht, die durch die Zahl 150 km ausgedrückt ist, ist als einer zur Ausführung der ersten Garantieinspektion geeignete Zeit anzusehen, die anhand der Serviceerfahrungen festgelegt wurde. Diese Zahl geht auch von der Voraussetzung aus, dass teurere, mehr betrieblich belastete Fahrräder durch ihre Besitzer gründlicher gepflegt werden. Sie sollten sich den Termin der ersten Garantieinspektion nicht als den Tag auslegen, an dem sich Ihr Fahrrad jemand das erste Mal anschaut. Er könnte Ihnen nämlich einige Teile, z.B. die Pedalarme oder die Lenkung gleich gegen neue auswechseln – und zwar auf Ihre Rechnung. Eine unterlassene Instandhaltung wird nämlich selbst durch eine lebenslange Garantie nicht abgedeckt.

WAS SOLLTE ALSO WÄHREND DES EINLAUFS BEACHTET WERDEN

Selbst wenn das Fahrrad vor der Inbetriebnahme richtig eingestellt wurde, erfordern die Produktionstechnologien von Teilen wie auch deren Montage eine bestimmte Betriebszeit zur Stabilisierung der richtigen Funktion. Andersrum ausgedrückt – alles, was sich bewegt und dreht, muss seinen Weg finden und glätten, und alles, was mechanisch fest verbunden ist, muss sich gegenseitig setzen und notwendige Stützflächen bilden. Durch die Glättung der Stützflächenrauheit entsteht Spiel bei Dreh- oder Gleitlagerungen, feste Verbindungen lockern sich. Was bedeutet das? Pedale können anfangs etwas schwergängig sein, aber mit der Zeit bekommen sie ein bemerkbares Spiel. Genauso wie die Sattelstütze, mit der sich die Sattelhöhe nur schwer einstellen ließ. Bei teuren Teilen mit geschliffenen Bahnen wird dieses Problem meistens einmalig durch Nachstellung gelöst. Im Gegenteil, Teile mit gepressten, oft nicht kreisförmigen und wenig harten Oberflächen für Kugeln, lassen sich schwierig einstellen und oft ist es bei ihnen praktisch unmöglich, langfristig eine optimale Einstellung zu erreichen. Einzelne scharf verfolgte Stellen, deren unterlassene Instandhaltung sich ebenfalls auf die Betriebssicherheit markant auswirken kann:

Empfehlung: falls Teile oder Komponenten des Fahrrads durch den Betrieb beschädigt werden, sind diese unverzüglich auszuwechseln!!! Verwenden Sie ausschließlich Original-Ersatzteile, die Sie bei autorisierten Händlern beziehen!!! Wir empfehlen, Ihr Fahrrad in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch einmal jährlich durch autorisierte Kundendienstwerkstätten prüfen zu lassen! Nach einem Unfall empfehlen wir nachdrücklich das Fahrrad durch eine autorisierte Fachwerkstatt prüfen zu lassen.

1. Verbindung der Pedalarne mit der Welle

- durch Nachziehen der Schraube/Mutter in der Achse mit einem Schlüssel ist die Verbindung der Kurbeln mit der Welle anfangs vor jeder Fahrt zu prüfen, später zeitweise, jedoch immer, wenn aus der Mittennabe regelmäßige Geräusche zu hören sind oder Verdacht auf Spiel besteht. Auf den durch ein ungenügendes Nachziehen der Pedalarmschraube verursachten Spiel (es kommt zur Verformung des Pedalarm-Vierkants) in der Achse bezieht sich kein Reklamations- oder Austauschanspruch.

2. Nachziehen der Pedale in Pedalarmen

- es lohnt sich sicherlich nicht nur nach der ersten Fahrt, mit dem Schlüssel Nr. 15 zu prüfen, ob die Achsstirnflächen auf die Pedalarmflächen genügend aufliegen. Auf ungenügend nachgezogene Pedale in Pedalarmen und die nachfolgende Ausquetschung (Beschädigung) der Gewinde in Pedalarmen bezieht sich kein Reklamations- oder Austauschanspruch.

3. Lenkkopf

- überzeugen Sie sich vor jeder Fahrt, ob die Sicherungsmutter des Lenkkopfs angezogen ist, und prüfen Sie durch Anklopfen des Vorderrads, ob kein Spiel in der Lagerung entstand, der die Lenkungsschalen nach und nach ganz entwerten könnte. Auf ungenügendes Nachziehen und nachfolgende Beschädigung des Lenkkopfs bezieht sich kein Reklamations- oder Austauschanspruch.

Integrierter Lenkkopf

- überzeugen Sie sich vor jeder Fahrt, ob die Innensechskantschraube oben am Lenkopfrohrs angezogen ist, und vergewissern Sie sich durch Anklopfen des Vorderrads, dass kein Spiel in der Lagerung entstand, der die Lenkungsschalen nach und nach ganz entwerten könnte. Auf ungenügendes Nachziehen und nachfolgende Beschädigung des Lenkkopfs bezieht sich kein Reklamations- oder Austauschanspruch.

4. Vorbauschrauben

- es ist sinnvoll, die Vorbauspindel und vor allem die Schellenschraube von Zeit zu Zeit nachzuziehen – ein sich drehender Lenker ist während der Fahrt sehr gefährlich.

5. Bremsen

- betätigen Sie vor jeder Fahrt beide Bremshebel und prüfen Sie optisch, ob die vorderen und hinteren Bremssockel richtig gegenüber der Felge eingestellt sind – weiter siehe Grundbegriffe.

WIE SOLL EIN FAHRRAD WÄHREND DES EINLAUFS GEFAHREN WERDEN?

Sensibler und aufmerksamer, als mit einem bereits eingefahrenen Fahrrad. Fahren Sie anfangs langsamer, vermeiden Sie extreme Abfahrten im anspruchsvollen Gelände. Diese können Sie sich erst leisten, wenn sie Unsicherheit überwunden und Routine bei der Lenkung Ihres neuen Fahrrads gewonnen haben. Es lohnt sich auf jeden Fall, Erfahrungen während der ersten Kilometer zu sammeln, das Fahrrad zu beobachten, und nachfolgend alles zu einstellen und nachzuziehen, was sich löst. Also, Werkzeug immer mit dabei haben, Sinne zusammennehmen und vor allem – mit Gefühl fahren!

Durch die Nachstellung der Schaltwerkschraube, meistens um eine halbe bis eine Umdrehung wird leiser Lauf wieder hergestellt. Beim Umwerfer erfolgt die Einstellung durch die Stellschraube an der Schaltung, aber manchmal ist der Seilzug mal zu stark, ein anderes mal wieder zu wenig gespannt, und dann ist der Zug nachzustellen. Es kommt ebenfalls vor, dass eine unpassende Lage der Führung an der Kette streift oder sogar die Schaltung erschwert. Der Umwerfer muss parallel zu Kettenblättern verlaufen und sich in einer richtigen Höhe befinden. Die Einstellung ist eine notwendige, aber nicht hinreichende Bedingung der Funktion. Falls die Kette nicht in Ordnung ist, kann auch der Antrieb nicht gut laufen. Ein starres Glied bedeutet einen verschlechterten Kettendurchlauf durch die Führung, einen schlechten Kettenanlauf auf die Zahnradzähne und insbesondere bei den kleinsten Zahnradern macht es sich durch „Schießen“ oder Überspringen bemerkbar. Ebenso erschwert eine trockene Kette durch ihren mechanischen Widerstand die Fahrt und verlangsamt beträchtlich den Schaltvorgang. Zum Schmieren sind vorzugsweise dünne Kriechöle mit Teflon (z.B. GT 85) oder spezielle Kettenschmiermittel (Castrol) zu verwenden. Klassische Maschinenöle sind zwar wesentlich billiger, aber die Kette muss mit ihnen buchstäblich durchgegossen werden, danach ist das überschüssige Öl ist von der Oberfläche abzustreichen, und trotzdem ist es praktisch unmöglich Schmiereentstehung zu vermeiden. Es lohnt sich, der Kette von Anfang an bis zum Ende ihres technischen Lebens eine hohe Aufmerksamkeit zu widmen. Wenn Sie nämlich die Zeit zu ihrer Auswechslung verpassen, ist es fast sicher, dass sie auch die Kassette und vielleicht auch die Kettenblätter wechseln werden. (dies geschieht aber bestimmt nicht während der ersten 150 km).

Und bitte nicht vergessen – falls Sie aus welchem Grund auch immer die Kette trennen werden, ist jeder anderer als der schwarze Bolzen dafür geeignet. Schwarze Verbindungsbolzen haben nämlich einen größeren Querschnitt und wenn Sie nach Außen gepresst werden, vergrößert sich die Öffnung insofern, dass hier der Bolzen nach wiederholtem Einschlagen nicht mehr zuverlässig funktionieren kann – die Wahrscheinlichkeit, dass die Kette sich hier wieder trennen wird, ist sehr hoch. Schwarze Bolzen sind also grundsätzlich zum Verbinden zu verwenden, beim Trennen sind sie zu vermeiden.

WERKZEUG, OHNE WELCHES SIE NICHT ZURECHT KOMMEN

- Innensechskantschlüssel 8, 6, 5, 4, 3, 2
- dünne Gabelschlüssel 17, 14, 13
- Kreuzschlitz-Schraubendreher fein und größer
- Montagehebel
- Gabelschlüssel 15, 10 (2), 9, 8
- Gabelschlüssel für Lenkkopf 40, 36, 34
(2x entsprechend der notwendigen Abmessung)
- Luftschlauch-Reparaturatz
- Luftpumpe

Erweiterte Mehrausstattung

- HG-Kettenniet
- Pedalkurbel-Abzieher (mit entsprechendem Gabelschlüssel)
- Vorrichtung zur Lösung des Zahnradkranzes 2x (Peitschen)
- Zentrierungsschlüssel
- Abzieher oder Spezialschlüssel für Kassetten
- geschlossener Mutterschlüssel 14 (15) mm
- Zentrierungsgabel
- Ketten- und Zahnradkranz-Abnutzungslehren

Viele Servicearbeiten und Reparaturen erfordern Fachkenntnisse und Werkzeug. Beginnen Sie niemals eine Reparaturmaßnahme am Fahrrad, falls Sie selbst die geringsten Zweifel an Ihre Fähigkeiten betrifft der Fertigstellung der Reparatur haben. Ein nicht gründlich durchgeführter Service kann Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder einen Schaden an Ihrem Fahrrad oder Dritten verursachen.

GRUNDHINWEISE

Vorderradgabel:

Verbogene oder beschädigte Gabeln sollten ausgewechselt werden – niemals reparieren!

Vorderrad:

Das Rad sollte durch das Nachziehen der Muttern in der Vorderradgabel zentriert werden. Schrauben müssen ordentlich nachgezogen sein. Die Nabe ist gegen Feuchtigkeit und Schmutz abgedichtet, aber er sollte regelmäßig untersucht werden, vor allem nach der Fahrt im anspruchsvollen Gelände. Das Rad muss, wenn es von Hand gedreht wird, mit einer sehr geringen Reibung oder Spiel frei drehen. Die Fahrt mit falsch eingestellten Schnellspannern kann zum Wackeln oder Lösen des Rades führen, was eine Beschädigung des Fahrrads verursachen oder schwere Verletzungen oder den Tod herbeiführen kann. Dies kann Ihre Gesundheit beschädigen oder einen Schaden an Ihrem Fahrrad oder Dritten verursachen.

Daher ist Folgendes erforderlich:

- 1) Ersuchen Sie ihren Händler, dass er Sie bezüglich des genauen Vorgangs zu einer sicheren Befestigung und Demontage des Rades berät.
- 2) Sie müssen die richtige Technik zum Einspannen der Räder mit Schnellspannern verstehen und anwenden.
- 3) Vor jeder Fahrt ist zu überprüfen, dass das Rad sicher befestigt ist. Das Entfernen oder eine Beschädigung des Schnellspann-Mechanismus ist sehr gefährlich und kann zum Garantieverlust und zu schweren Verletzungen oder zum Tod führen. Eine falsche Einstellung des Schnellspann-Mechanismus kann zum Wackeln oder zum Lösen des Rades führen, was schwere Verletzungen oder den Tod als Folge haben kann.
- 4) Vor jeder Fahrt ist zu überprüfen, ob die Felge nicht zu stark abgenutzt ist. Dies könnte Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen.

Hinterrad:

Das Rad muss in der hinteren Gabel positioniert und durch Sicherungsmuttern richtig angezogen sein. Die Nabe ist gegen Feuchtigkeit und Schmutz abgedichtet, vergessen Sie jedoch nicht, diese wiederholt zu prüfen, insbesondere nach der Fahrt in einem anspruchsvollen Gelände. Das Rad muss, wenn es von Hand gedreht wird, mit einer sehr geringen Reibung oder Spiel frei drehen. Die Fahrt mit falsch eingestellten Schnellspannern (nicht richtig festgezogenen) kann zum Wackeln oder Lösen des Rads führen, was Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen könnte.

Daher ist Folgendes erforderlich:

- 1) Ersuchen Sie ihren Händler, dass er Sie bezüglich des genauen Vorgangs zu einer sicheren Befestigung und Demontage des Rades berät.
- 2) Sie müssen die richtige Technik zum Einspannen der Räder mit Schnellspannern verstehen und anwenden.
- 3) Vor jeder Fahrt ist zu überprüfen, dass das Rad sicher befestigt ist.

Ein entfernter oder beschädigter Schnellspannmechanismus kann die Ursache von Wackeln oder Lösen des Rades sein, was Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen kann.

Felge:

Felgen müssen unbeschädigt und richtig zentriert sein. Prüfen Sie regelmäßig deren Zustand und Abnutzung.

Abnutzungsstand

- a) Safety-System – der Abnutzungsgrad der Felge wird durch die Tiefe der Längslinie auf der Bremsfläche angezeigt. Falls die Tiefe dieser Linie minimal ist, sollte die Felge nicht mehr verwendet und von ihrem Händler ausgewechselt werden.
- b) SRDA-System – der Abnutzungsgrad oder eine Beschädigung der Felge ist durch eine aus dem Felgen-Innenraum herausfließende farbliche Flüssigkeit erkennbar. In diesem Fall darf die Felge nicht mehr verwendet werden und sollte von ihrem Händler ausgewechselt werden.

Mittennachsabe:

Die Mittelnachsabe ist regelmäßig zu prüfen, und zwar immer nach der Fahrt in einem anspruchsvollen Gelände. Die Welle muss sich ohne Seitenspiel frei bewegen. Der Sicherungsring muss angezogen und die Lager richtig geschmiert sein.

Lenkerbügel:

Passen Sie den Lenkerbügel maximal an Ihren Komfort an und ziehen Sie alle Vorbauschrauben im Bereich des Lenkerbügeldurchgangs durch den Vorbau an.

Die Markierung des minimalen Einsschubs darf nicht über dem Lenkkopf nicht sichtbar sein. Eine Beschädigung der Lenkerbügelgriffe kann zur Verlust der Kontrolle und einem Absturz führen. Ein ausgefallener Lenkerbügelgriff kann Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen. Wir empfehlen die Lenkerbügel □ Befestigungsschrauben mit einem Moment von 7 Nm nachzuziehen. Falls Ihr Lenkerbügel mit Lenkerzusätzen (Barends) versehen ist, empfehlen wir diese mit einem Moment von 7 Nm nachzuziehen.

Schaltwerk und Umwerfer:

Halten Sie das Schaltwerk und den Umwerfer richtig eingestellt. Schalten Sie nur wenn Sie dabei gleichzeitig treten. Bei Bergauffahrt sollten Sie versuchen, Ihre Beine beim Schalten zu entlasten (um die Spannung in der Kette zu verringern). Vermeiden Sie jeglichen Aufprall auf das Schaltwerk.

Falls Ihr Schaltwerk nicht richtig eingestellt ist, schalten Sie nie auf das kleinste oder das größte Zahnrad. Die Kette kann dabei blockiert werden, was zum Verlust der Kontrolle und zum Absturz führen kann.

Kette:

- Messen Sie wiederholt ihre Dehnung und wechseln Sie die Kette, wenn nötig (ungefähr alle 1000 km).
- Schmieren und Reinigen Sie die Kette häufig mit dünnem Öl, überschüssigen Schmierstoff mit Putzlappen entfernen.
- Die Kettenlebensdauer kann abhängig von der Kettenmarke und den Betriebsbedingungen stark unterschiedlich sein.

Wir empfehlen die Kette in spezialisierten Werkstätten wechseln zu lassen.

Bei Fahrrädern mit einem Gang ist auf eine ausreichende Kettenspannung zu achten. Falls die Kette sich löst, muss sie wieder gespannt werden: Dazu ist die Hinterradmutter zu lösen und die Kette durch Zug am Rad nach Hinten zu spannen. Danach ist die Hinterradmutter wieder nachzuziehen.

Stadträder sind in der Regel mit vollständiger Kettenabdeckung ausgestattet. Diese Abdeckung schützt die Kette vor Matsch und Regenwasser und den Fahrer vor der Kettenschmiere). Überprüfen Sie regelmäßig die Kettenspannung. Öffnen Sie die Kettenabdeckung und überprüfen die Spannung. Wenn die Kette beim Draufdrücken (zwischen dem vorderen und hinteren Kettenrad) um ca. 10 mm (nach oben oder nach unten) verrutscht, ist die Spannung optimal. Wenn sich die Kette um mehr als 10 mm verschiebt, ist die Spannung zu klein und die Kette muss stärker gespannt werden. Lösen Sie die hinteren Schrauben und schieben das Rad nach hinten. Nach der Einstellung ziehen Sie die Schrauben wieder fest.

Trekkingräder verfügen meist über eine offene Kettenabdeckung, die den Fahrer vor Kettenschmiere schützt.

Reifen:

Der Reifendruck muss stets dem auf der Reifenflanke aufgeführten Wert entsprechen. Verwenden Sie eine Hand- oder Fußpumpe. Prüfen Sie, ob die Reifen in der Felge richtig positioniert sind. Die Reifen sollen nie überpumpt werden. Bei Überdruck kann der Reifen aus der Felge herausragen und eine Beschädigung des Fahrrads und Verletzungen des Fahrers, Passanten oder der Zuschauer verursachen. Benutzen Sie niemals Tankstellen-Luftschläuche, um Ihr Fahrrad aufzupumpen.

Pedalarme und Pedale:

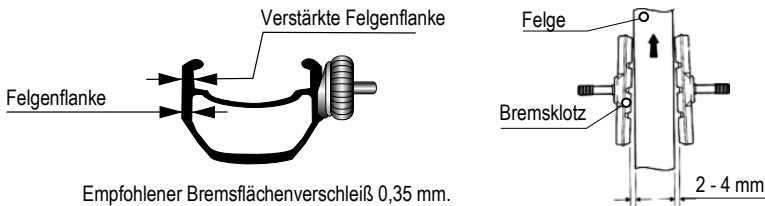
Die Pedale sind gelegentlich zu schmieren, vor allem nach der Fahrt in einem anspruchsvollen Gelände. Versuchen Sie nie eventuell verbogene Pedalarme oder Kettenblätter geradezurichten. Nach der ersten Fahrt sind Pedalarmerschrauben, Kettenblattschrauben und Pedalwellen nachzuziehen. Setzen Sie niemals die Fahrt fort, falls der Pedalarm (Pedalarm-Vierkant) auf der Mittenwelle oder das Pedal im Pedalarm sich löst. Auf das durch eine ungenügende Wartung entstandene Spiel in Pedalarmen und Pedalen bezieht sich kein Reklamationsanspruch.

Die Verwendung von Pedalhaken erfordert viel Geschicklichkeit. Falls Sie dies nicht automatisch beherrschen, wird ein hohes Maß an Konzentration erfordert, die Ihre Aufmerksamkeit beim Lenken beeinträchtigen und den Verlust der Kontrolle und einen Absturz verursachen kann. Üben Sie die Verwendung von Pedalhaken nur außerhalb gefährlicher und verkehrsreicher Straßen. Ziehen Sie die Hakenriemen nicht fest, solange Sie sich bei der Verwendung nicht ganz sicher fühlen. Klickpedale sind nur in Kombination mit speziellen Schuhen verwendbar, die in das Pedal fest einrasten. Die Fahrt erfordert eine vollkommene Kenntnis der Verwendung von Klickpedalen, sonst wird die Aufmerksamkeit abgelenkt, was den Verlust der Kontrolle und einen Absturz verursachen kann. Üben Sie die Verwendung von Hakenpedalen nur außerhalb gefährlicher und verkehrsreicher Straßen.

Bremsen:

Warnung: Bei Fahrradmodellen mit V-Brake-Bremsen oder anderen Felgenbremsen kommt es zum Durchschleifen der Felgenbremsfläche. Daher ist dem Verschleiß der Felgen und der Bremsklötze Aufmerksamkeit zu widmen. Bei unseren Modellen finden Sie zweierlei Arten der Felgenverschleiß-Indikation.

- Schwarze Indikationslinie in der Bremsfläche – Falls die Indikationslinie durch den Verschleiß unterbrochen oder gelöscht wird, ist diese Felge sofort auszuwechseln.
- SCR-Indikationssystem – nach Verschleiß der Felgenflanke kommt es zur Verformung der Bremsfläche und zur Beschädigung des Felgenhohlraums. Das Rad weist einen starken Rundlauf auf, dabei bleibt der Reifen sicher positioniert.



Halten Sie die Bremsklötze 2-4 mm von der Felge eingestellt. Prüfen Sie den Verschleiß der Bremsklötze und wechseln Sie diese bei Bedarf. Reinigen Sie Öl oder Schmutz auf Felgen und Bremssockeln. Sehr wichtig ist eine genaue Einstellung der Bremsen hinsichtlich des Bremshebel-Bewegungsbereichs, um die volle Bremskraft im Rahmen dieses Bereichs zu nutzen. Falls im Rahmen des Bewegungsumfanges nicht die maximale Bremswirkung des Bremshebels errichtet wird, können Sie die Kontrolle verlieren, wodurch Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährdet oder ein Schaden an Ihrem Fahrrad oder Dritten verursacht werden kann.

Hinweis: die Fahrt bei Nässe ist viel anspruchsvoller, als im Trockenen. In diesem Falle ist die Wirksamkeit der Bremsen reduziert, daher sollte sich der Radfahrer umsichtiger verhalten.

Seilzüge:

Die Seilzüge sind richtig zu spannen. Prüfen Sie die Seilzüge regelmäßig, lassen Sie sie nicht locker und wechseln Sie sie bei Verschleiß. Auf keinen Fall dürfen Schleifen auf Seilzügen gebildet werden. Gegen Zerfransen der Seilenden sind Aluminium-Endkappen zu verwenden.

Sattel anpassen:

Die Höhe und der Winkel sind an Ihren Komfort anzupassen. Die Sattelstütze darf nicht höher gestellt werden, als bis zur Marke des minimalen Einschiebs in den Fahrradrahmen. Falls sich der Sattel im Rahmen dreht, ist dieser durch die Sattel-Schnellspannschraube festzuziehen.

Falls die Sattelstütze höher als bis zur Mindesteinschub-Marke ausgezogen ist, kann die Sattelstütze brechen, wodurch Sie die Kontrolle verlieren und abstürzen können. Überzeugen Sie sich nach jeder Manipulation mit dem Sattel, dass Sie ihn vor der Fahrt ordnungsgemäß befestigt haben, sonst kann der Sattel beschädigt werden, oder Sie können die Kontrolle verlieren und abstürzen. Führen Sie die Kontrolle durchlaufend durch und vergewissern Sie sich, dass der Sattel richtig befestigt ist. Bei der Fahrt mit einer falsch angezogenen Sattelstütze kann sich der Sattel drehen oder bewegen, wodurch Sie Kontrolle verlieren und abstürzen können.

Deshalb:

- Ersuchen Sie ihren Händler, dass er Sie bezüglich des genauen Vorgangs und der Technik einer richtigen Befestigung der Sattelstütze berät.
- Verstehen Sie die richtige Technik der Schnellspannung der Sattelstütze und wenden Sie diese an.
- Prüfen Sie vor jeder Fahrt erst die sichere Befestigung der Sattelstütze.

Reflektoren und Rückstrahler:

Reflektoren und Rückstrahler sollten an der Vorderradgabel, an der Rückseite der Pedale und in den Radspeichen montiert sein. Bei Beschädigung sollten Sie sofort ausgewechselt werden.

Die Fahrt bei Dämmerung und bei verminderter Sicht ohne geeignete Leuchten und Rückstrahler ist gefährlich und kann zu ernsthaften Verletzungen oder zum Tod führen.

Rahmen:

Der Lack in der Umgebung der Rohrverbindungen ist regelmäßig auf eventuelle Beschädigungen zu prüfen. Auf diese Weise kann sich eine Verbiegung oder ein Bruch des Rahmens bemerkbar machen.

Ein gebogener oder gebrochener Rahmen ist sofort auszuwechseln, da weitere Rahmenteile übermäßig belastet werden, wodurch eine große Unfallgefahr entsteht.

Lenkkopf:

Achten Sie auf das Festziehen der Sicherungsmutter, die Gabel soll frei drehen können. Muttern und Schrauben sind regelmäßig nach Bedarf zu Prüfen. Komponenten, Gabelbaugruppe und Positionierung aller Teile ist wiederholt auf Beschädigung zu prüfen.

Eine unpassende Modifizierung des Lenkkopfs kann die Lenkfähigkeit beeinträchtigen und zum Verlust der Kontrolle und einem Absturz führen. Fahren Sie Ihr Fahrrad zum Händler und lassen Sie den Lenkkopf durch einen Fachmann anpassen.

Das Fahrrad und seine Komponenten haben eine bestimmte Lebensdauer und die verwendeten Materialien ermüden sich mit der Zeit. Falls die Lebensdauer einer bestimmten Komponente endet, kann diese plötzlich versagen und schwere Verletzungen oder den Tod des Fahrers verursachen. Bei Auftritt jeglicher Signale, die andeuten, dass die Lebensdauer einer bestimmten Komponente endet, ist diese unverzüglich auszuwechseln. Ein Unfall kann die Lebensdauer einzelner Fahrradkomponenten vorzeitig beenden. Diese können plötzlich versagen und den Verlust der Kontrolle verursachen, wodurch Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährdet oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursacht werden kann.

MONTAGEHINWEISE

Anzugsmomente der Fahrradkomponenten	
Alle Anzugsmomente sind in Newtonmeter [Nm] aufgeführt. Bei jeglichen Unklarheiten wenden Sie sich an Ihren Händler	
Komponente	Anzugsmoment [Nm]
- Verspannung, Nabe, Kassette -	
Kassette	30-45
Festziehen der Muttern auf der Nabenachse am Rahmen (gilt nicht für Schnellspanner)	29-40
Feilauftrad	34-45
- Lenkkopf, Lenkerbügel, Sattel, Sattelstütze -	
Vorbauschraube für Gewinde-Lenkkopf	19-30
Vorbau-Fixierungsschraube (für gewindelosen „Ahead“-Lenkkopf)	6-9
Vorbau – Festziehen des Lenkerbügels mit 4 Schrauben	9-12
MTB-Barends	6-12
Festziehen des Sattels in der Sattelstütze	2 Schrauben 17-19 1 Schraube 24-30

Komponente	Anzugsmoment [Nm]
Sattelstütze – Festziehen im Rahmen. ACHTUNG: Die Sattelstütze benötigt nur ein minimales Festziehen, um nicht in den Rahmen zu rutschen oder im Rahmen zu drehen. Ein zu starkes Festziehen kann die Sattelstütze wie auch den Rahmen beschädigen.	5-7
- Pedalarms, Mittenachsnabe, Pedal -	
Pedal in den Pedalarm	35-40
Shimano® Octalink XTR Nachziehen des Pedalarms (M15 thread) (NICHT!! Hollowtech II)	40-49
Shimano® Hollowtech II Mittenachsnabe-Schalen (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34-50
Shimano® Hollowtech II Mittenachsnabe-Schalen (2004 XTR, Dura-Ace, XT)	10-15
Shimano® Hollowtech II linke Seite Einstellungsschraube	0,5-0,7
Klinke zum Festziehen an die Achse (einschließlich der Vierkant-Achsen, i ISIS-Typ)	34-45
Mittenachsnabe gekapselt	40-50
- Schaltwerk, Umwerfer, Schaltung -	
STI-Schaltung zum Lenkerbügel	5,5-8
Drehgriffschaltung	„Revo“ shifter 5,6-7,9
FD-Fassung (vorderer Umwerfer)	5,0-6,8
FD Klemme, Carbon Rahmen	1,2-2
FD Nachziehen des Seilzugs	4,5-6,8
RD Festziehen am Rahmen (Schaltwerk hinten)	8-10
RD Nachziehen des Seilzugs	3,4
RD Nachziehen der Schaltwerkträger	3,4-4
- Bremsen -	
Bremsbacken (Straßenfahrrad)	7,9-10
Bremsbacken MTB	5,6-6,8
Bremsklötze – mit Gewinde	5,6-6,8
Bremsklötze – ohne Gewinde	7,9-9
Bremsbacken MTB – Seilzugaufnahme	5,6-7,9
Bremsbacken Straßenfahrrad – Seilzugaufnahme	5,6-7,9
Bremshebel – MTB-Typ	5,6-7,9
Bremshebel – STI, ERGO	5,6-7,9
- Scheibenbremsen -	
DiscRotor zur Nabe	Hayes® 5,6
Hydraulik-Bremsbacken / Rahmen	5,6-7,9
Hydraulikschlauch / Hebel / Backen	4,5-6,8

Umrechnungen auf andere Maße:

in-lb. = ft-lb. × 12

in-lb. = Nm × 8.851

in-lb. = kgf-cm / 1.15

INSTALLATION DES VORDERRADS

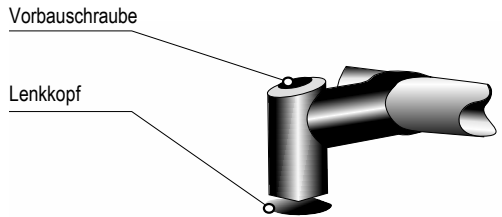
- Schnellspanner (Mutter) lösen.
- Rad in die Radgabelende einlegen.
- Schnellspannerhebel um 90 Grad von der Radachse drehen und mit der Flügelmutter sanft nachziehen.
- Schnellspanner in geschlossene Position umklappen (der Hebel sollte mit dem Daumen gepresst werden).
- **HINWEIS: Vergewissern Sie sich, dass das Fahrrad im Schnellspannmechanismus verriegelt oder durch Muttern fest angezogen ist**

INSTALLATION DES LENKERBÜGELS

- Schraube im Vorbau lösen, bis der Kegel sich löst. Kegel in das Vorderradgabelrohr bis zur Mindesteinschub-Marke einlegen.
- Der Lenkerbügel steht senkrecht zum Vorderrad.
- Vor dem Nachziehen sind die Anzugsmomente zur Installation eines Karbon-Lenkerbügels im Vorbau aufmerksam nachzulesen.
- Prüfen Sie das Nachziehen, indem Sie das Vorderrad zwischen Ihren Beinen halten und versuchen den Lenkerbügel zu drehen.

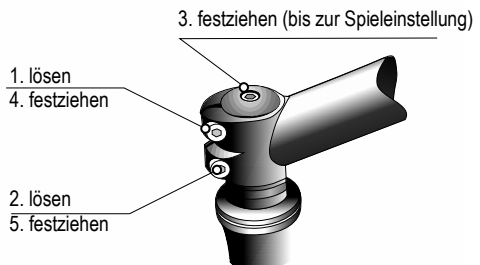
INSTALLATION EINES GEWINDE-LENKERBÜGELS IN DIE RADGABEL

- Schraube im Vorbau lösen, bis der Kegel sich löst. Kegel in das Radgabelrohr einlegen.
- Mindestens bis zur Mindesteinschub-Marke!
- Der Lenkerbügel steht senkrecht zum Vorderrad.
- Schraube im Vorbau festziehen.
- Prüfen Sie das Nachziehen, indem Sie das Vorderrad zwischen Ihren Beinen halten und versuchen den Lenkerbügel zu drehen.
- **ACHTUNG: Niemals über die Max.- oder Stop-Marke herausziehen**



INSTALLATION IN EINEN AHEAD-VORBAU IN DER RADGABEL

- Stirn- und Seitenschrauben im Vorbau und die Lenkopfschraube lösen. Auf das Radgabelrohr schieben.
- Der Lenkerbügel steht senkrecht zum Vorderrad
- Schraube im Vorbau-Lenkkopf und alle Vorbauerschrauben festziehen
- Prüfen Sie das Nachziehen, indem Sie das Vorderrad zwischen Ihren Beinen halten und versuchen den Lenkerbügel zu drehen.
- **HINWEIS: Wir empfehlen, die Vorbau-Schrauben mit einem Drehmoment von 7 Nm festzuziehen. Vorsicht, Schrauben nicht überziehen. Der Vorbau könnte beschädigt werden.**

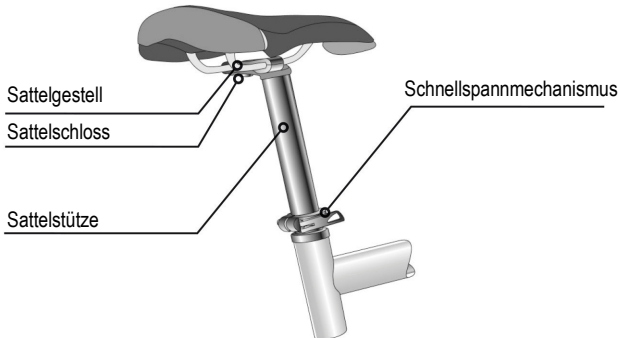


INSTALLATION DES SATTELS

- Sattelstütze schmieren und in den Rahmen einlegen. Mindestens jedoch bis zur Mindesteinschub-Markierung. Mit dem Schnellspannmechanismus oder der Schraube festziehen. Vor dem Nachziehen sind die Anzugsmomente zur Installation eines Karbon-Lenkerbügels im Vorbau aufmerksam nachzulesen.
- Der Winkel des Sattels ist waagrecht zur Unterlage einzustellen. Sattelschloss festziehen.
- Versuchen Sie den Sattel zu drehen, um das Nachziehen zu prüfen.

ANMERKUNG: Der Sattel kann in eine nahe oder entfernte Position vom Lenkerbügel eingestellt werden. Dies kann durch das Verschieben des Sattels auf zwei Drähten und Sicherung durch den Sattelschloss oder eine fest angezogene Mutter erreicht werden.

Achtung: Sattelstütze niemals über die Max.- oder Stop-Marke herausziehen.



INSTALLATION EINER KARBON-SATTELSTÜTZE

- Sattelstütze nie mit Schmierfett schmieren.
- Für eine richtige Montage ist nur eine spezielle FSA-Montagepaste (dynamic assembly paste) zu verwenden.

BREMSEILE INSTALLIEREN FÜR MOUNTAINBIKES UND CROSSRÄDER.

Vorderes Bremsseil:

- Seilenteil in die Aufnahme im linken Bremshebel einlegen.
- Seil durch den Seilzug und die Seilführung durchziehen, danach die Schraube des Bremsarms nachziehen
- Beide Bremsbacken so zusammendrücken, dass ein Spiel von 2 - 4 mm zwischen den Bremsklötzen und der Felge bleibt
- danach ist die das Seil befestigende Schraube des Bremsarms festzuziehen
- restliches Seil so abtrennen, dass ca. 40 mm übrig bleiben
- Schutzkappe auf das Seilende setzen und mit einer Zange zusammendrücken
- Seil-Schutzkappe mit einem Moment von 20 Nm zusammendrücken.

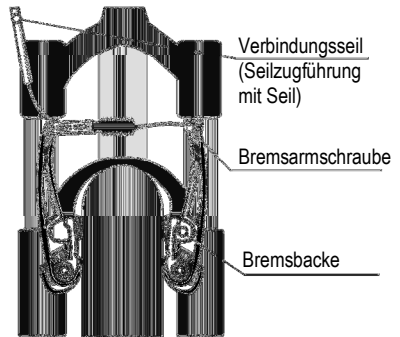
Hinteres Bremsseil:

- Der Vorgang ist ähnlich wie bei der Montage des vorderen Bremsseils. Für die hintere Bremse dient der rechte Bremshebel.

BREMSENEINSTELLUNG (V-BRAKE-BREMSEN)

- Felgenbremsen erfordern eine gelegentliche Einstellung, da sich die Seile strecken und die Gummiklötze abnutzen. Bremsklötze sollten in einem Abstand von 2 – 4 mm von der Felge eingestellt werden. Gewöhnlich wird die Hinterbremse auf die rechte und die Vorderbremse auf die linke Lenkerbügelseite montiert.
- Zu einer besseren Bremseneinstellung ist der Einstellzylinder mit Sicherungsmutter zu lösen. Um die Bremsklötze der Felge näher zu stellen, ist der Einstellzylinder nach außen zu drehen. Falls sich die Bremsgummis an der Felge scheuern, ist der Einstellzylinder nach innen zu drehen. Prüfen Sie die Bremseneinstellung.
- Bremsklötze dürfen nie den Reifen berühren. Dadurch wird sein Durchscheuern vermieden.

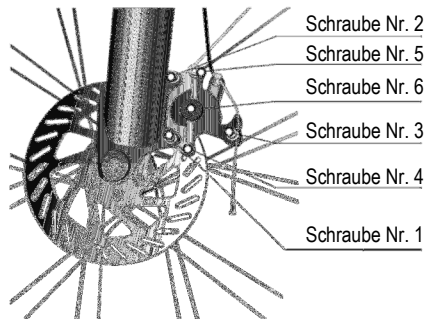
Hinweis: der linke Bremshebel ist für die Vorderradbremse und der rechte Bremshebel ist für die Hinterradbremse bestimmt. Falls die Hinterradbremse als Rücktrittbremse ausgeführt ist, ist der Bremshebel der Vorderradbremse auf der linken Seite positioniert.



Auf die Bremshebel achten – diese dürfen sich nicht bis zum Griff (Griff) drücken lassen, da sie in diesem Falle unwirksam werden. Dann ist deren Nachstellung mittels der Bremsseile erforderlich.

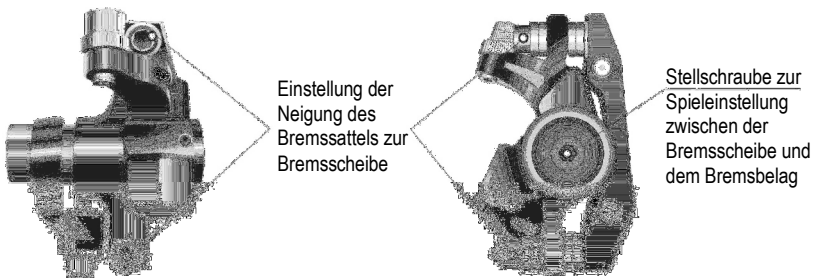
SCHEIBENBREMSE

- Die Schrauben Nr. 1 und 2 halten das Segment im Schloss (Gabel)
- Die Schraube Nr. 3 dient der Befestigung des Bremsseils
- Die Schrauben Nr. 4 und 5 sind Einstellungsschrauben zur Arretierung des Bremssegments gegenüber der Scheibe
- Die Schraube Nr. 6 dient der Abstandseinstellung des Bremsklotzes von der Scheibe

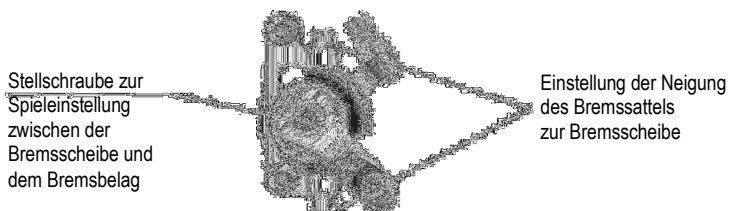


Hinweis: Die Wirksamkeit der Bremsen lässt sich ebenfalls mit der Stellschraube am Bremshebel einstellen!

Scheibenbremse hinten

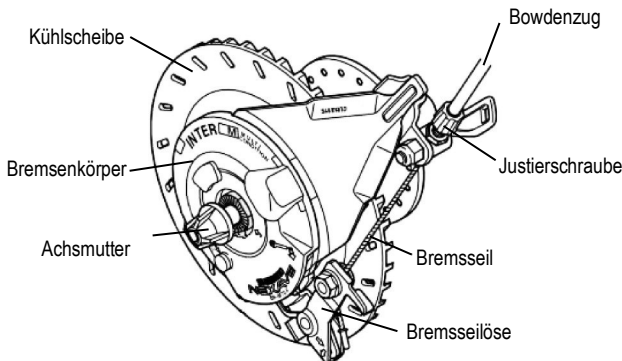


Scheibenbremse vorne



ROLLENBREMSE („ROLL“)

Rollenbremsen werden an Stadträdern verbaut. Diese Bremsen benötigen fast keine Justierung. Bei Bedarf verwenden Sie zu der Justierung eine Justierschraube und verändern so leicht die Bremsseillänge. Um die Bremse zu lösen, drehen Sie die Justierschraube gegen den Uhrzeigersinn. Um das Bremsseil zu spannen, drehen Sie die Justierschraube im Uhrzeigersinn. Versichern Sie sich, dass das Rad frei drehbar ist (beim losgelassenen Bremshebel). Wenn die Drehzahl verlangsamt wird, verlängern Sie durch Drehen der Justierschraube im Uhrzeigersinn leicht das Bremsseil.



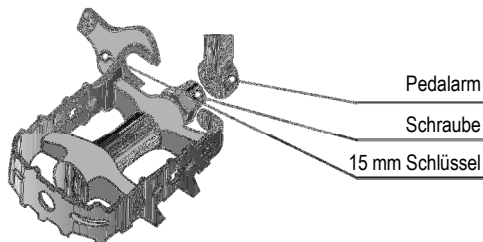
BREMSHEBEL

Die Bremshebel dienen der Betätigung der Bremsen. Stadträder oder Trekkingräder verfügen in der Regel über am Lenker montierte Bremshebel. Sie sollten so angebracht werden, dass sie ohne größere Anstrengung bedienbar sind. Die Bremshebel sollten für Ihre Hände gut erreichbar sein. Die Bremshebelposition ist sowohl horizontal als auch vertikal einstellbar.

WICHTIG: Die Funktionsfähigkeit Ihrer Bremsen ist sehr wichtig. Deshalb sollten Sie sich mit dem Bremssystem noch vor Ihrer ersten Fahrt genau auseinander setzen. Vor jeder Fahrt sind die Bremsen sorgfältig zu überprüfen! Bitte beachten Sie, dass bei Stadt- und Trekkingrädern die VORDERBREMSE oft mit dem RECHTEN Bremshebel betätigt wird und die HINTERBREMSE mit dem LINKEN Bremshebel (bei Mountainbikes und Crossrädern ist es meist umgekehrt).

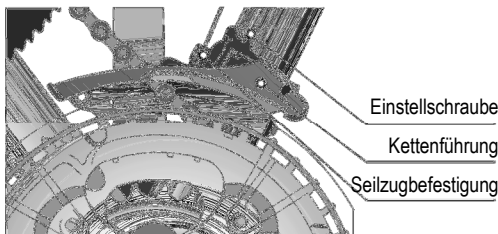
INSTALLATION DES PEDALS

- Die Pedale sind an der Schrauben-Frontseite mit „R“ und „L“ bezeichnet.
- Pedalschrauben nicht schmieren. - Das mit „R“ bezeichnete Pedal durch Rechtsdrehen einschrauben (Kettenblätter-Seite). - Das mit „L“ bezeichnete Pedal durch Linksdrehen in den linken Pedalarm einschrauben.
- Jedes Pedal ist mit dem Schlüssel Nr. 15 festzuziehen.
- Nach ca. 50 km sind beide Pedale wieder nachzuziehen.



FUNKTION DES SCHALTWERKS UND DES UMWERFERS

Das Schaltsystem Ihres Fahrrads ändert durch die Kettenbewegung von einem Zahnrad zum anderen das Übersetzungsverhältnis. Gänge nur vorwärtstretend schalten. Die reibungslosesten Bewegungen werden beim leichten Treten erreicht. Das Schaltsystem ist mit zwei Schalthebeln auf dem Lenkerbügel ausgestattet. Der rechte Hebel steuert die Bewegung der Kette über 6-7-8 oder 9 hintere Kettenräder. Bei Vorwärtsbewegung des Hebels bewegt sich die Kette

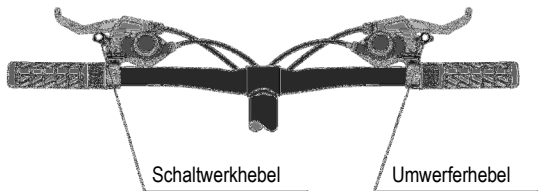


vom kleinsten Rad (schwerste Übersetzung) zu größeren Rädern (leichtere Übersetzung). Der linke Hebel steuert die Kettenbewegung über drei Kettenblätter. Durch die Vorwärtsbewegung des linken Hebels verschiebt sich die Kette vom kleineren Kettenblatt auf ein größeres. Sie werden bald lernen welche Positionen für welche Betriebsbedingungen zu nutzen sind. Nur durch Übung werden Sie es gut lernen. Versuchen Sie nicht unter großem Druck auf Pedale zu schalten. Treten Sie niemals rückwärts, wenn Sie schalten. Die Kette könnte fallen.

Empfehlung: Übersetzungskombinationen, bei welchen es zu einer extremen Kettenkreuzung kommt, sollen nicht verwendet werden. Der gesamte Übersetzungsmechanismus leidet darunter.

UMWERFER

- Die Kettenführung muss mit Kettenblättern in einer Linie sein und 1-3 mm über den Zähnen des größten Ketteblatts stehen.
- Prüfen Sie, ob das Schaltungsseil nicht zu locker ist, wenn der Umwerferhebel (links) in der Position hinten ist. Durch Lösung der Schraube mit Seilanker, Einziehen des Seils mit einer Zange und wiederholtes Festziehen der Schraube lässt sich eventuelles Spiel eliminieren.
- Falls die Kette vom größten Kettenblatt zum rechten Pedalarm hin fällt, ist die obere Stellschraube des Umwerfers mit einer oder zwei Umdrehungen anzudrehen. Testen Sie die Schaltfunktion und stellen eventuell wieder nach, falls nötig.



SCHALTWERK

- Heben Sie das Hinterrad an. Ziehen sie den rechten Hebel zurück, während Sie den Pedalarm drehen. Die Kette sollte auf dem kleinsten Rad eingestellt sein. Falls dies nicht erfolge, drehen Sie den Pedalarm weiter und lösen Sie die obere Schaltwerk-Stellschraube, bis die Kette auf das kleinste Kettenrad fällt.
- Während Sie den Pedalarm drehen, bewegen Sie den Hebel ganz nach vorne, bis die Kette auf das zweitkleinste Kettenrad springt. Ziehen Sie den rechten Hebel zurück, die Kette sollte sich auf das kleinste Kettenrad leicht verschieben. - Ziehen sie den Hebel ganz nach vorne, während Sie den Pedalarm drehen. Die Kette sollte auf dem größten Rad eingestellt sein. Falls dies nicht erfolge, drehen Sie den Pedalarm weiter und drehen an unterer Schaltwerk-Stellschraube, bis die Kette auf das größte Kettenrad springt.
- Während Sie den Pedalarm drehen, bewegen Sie den Hebel etwas zurück, bis die Kette auf das zweitgrößte Kettenrad springt. Ziehen Sie den Hebel ganz nach vorne, die Kette sollte sich glatt auf das größte Kettenrad verschieben.

HINWEIS: Für Räder mit Index-Schaltsystem – siehe vom Hersteller empfohlene Einstellung.

SEILZUGVERSTELLUNG

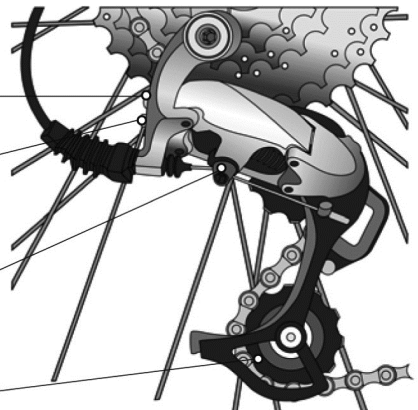
- Das Seil kann dehnen und zum unkorrekten Schalten führen. Die Seildehnung ist bemerkbar, wenn das Seil ganz lose ist (wenn die Schalthebel ganz zurückgezogen sind). Die Dehnung wird eliminiert, indem die Seilsicherungsschraube gelöst, am Seil fest gezogen und die Seilsicherungsschraube wieder festgezogen wird.

obere Schaltwerk-Stellschraube

untere Schaltwerk-Stellschraube

Seilschraube

Führungsräder

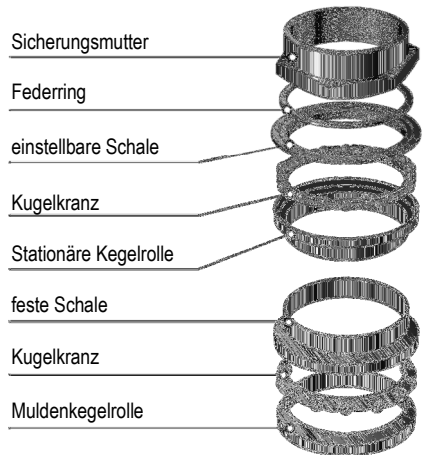


LAGEREINSTELLUNG

Ihr Mountainbike hat vier Lagersätze, die Einstellung und Schmierung erfordern:

- 1) Lenkkopf
- 2) Mittelnachsabe
- 3) Radnabenlager
- 4) Pedallager

Lager sind häufig zu prüfen, insbesondere nach der Fahrt in einem anspruchsvollen Gelände. Das Serviceintervall hängt von der Anzahl der gefahrenen Kilometer und den Fahrtbedingungen ab. Obwohl Lager effektiv abgedichtet sind, sind keine am Fahrrad verwendeten Lager ganz wasserdicht. Mit etwas Geschicklichkeit und entsprechendem Werkzeug sollten Sie imstande sein, Lager selbst zu schmieren und einzustellen.



LENKKOPF

- Vorderrad zur Kontrolle der Einstellung ausbauen. Die Gabel sollte frei drehen können, darf jedoch kein Spiel aufweisen.
- Falls Lager Einstellung erfordern, ist die Sicherungsmutter mit zwei Seitenschlüsseln zu lösen. Einstellbaren Kranz nachziehen oder lösen. Mit Sicherungsmutter befestigen und prüfen.
- Zum Nachschmieren der Lager ist der Lenker zu demontieren. Sicherungsmutter und einstellbaren Kranz abnehmen. Gabel aus dem Rahmen ziehen und zwei Kugelkränze abnehmen. Schmierstoff aus allen Teilen reinigen und Lagerbahnen auf Abnutzung und Rost prüfen. Alle Teile wieder schmieren, vor allem die Ringdichtung ist richtig zu bestreichen. Einen Kugelkranz auf die Gabel installieren. Gabel wieder in den Rahmen einlegen. Überzeugen Sie sich, dass der Ring am Boden des stationären Kranzes liegt. Den zweiten Kugelkranz auf die stationäre Kegelrolle installieren. Schrauben Sie den einstellbaren Kranz ein, solange noch Spiel vorhanden ist. Sicherungsmutter festschrauben.

AHEAD QUILL ASSEMBLY TIGHTENING

- Stirn- und Seitenschrauben im Vorbau und die Lenkkopfschraube lösen. Auf das Radgabelrohr schieben
- der Lenkerbügel steht senkrecht zum Vorderrad
- schraube im Vorbau-Lenkkopf und alle Vorbauschauben festziehen
- prüfen Sie das Nachziehen, indem Sie das Vorderrad zwischen Ihren Beinen halten und versuchen den Lenkerbügel zu drehen.



NABEN

- Schnellspannmechanismus abnehmen.
- Achssicherungsmutter, Federring, und Kegel aus einer Achsseite herauserschrauben. Achse aus dem Nabenkern frei herausziehen und Kugellager herausnehmen.
- Kugelbahnen auf Beschädigung oder Korrosion kontrollieren (ev. auswechseln).
- Nabengehäuse nachschmieren und Lager einlegen.
- Achse zurück setzen. Kegel aufschrauben, bis er die Kugellager berührt. Federring und Sicherungsmutter zurückgeben. Achse drehen. Sie sollte sich ohne Spiel oder Scheuern bewegen. Falls erforderlich, wieder einstellen, danach ist die Sicherungsmutter nachzuziehen. Schnellspannmechanismus montieren.

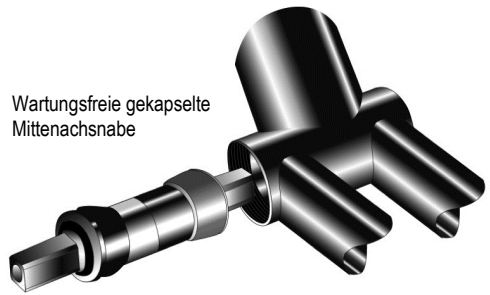
MITTENACHSNABE

Ihr Fahrrad ist mit einer gekapselten Mittenachsnabe versehen; von Zeit zu Zeit ist zu prüfen, ob kein Spiel entstand.

Dieser Mittenachsnabentyp ist wartungsfrei.

Hinweis: Die feste Schale hat ein Gewinde.

Wartungsfreie gekapselte Mittenachsnabe



PEDALE

- Jedes Pedal drehen und prüfen, ob es nicht scheuert oder Geräusche macht. Die Pedallager erfordern nur selten Wartung, aber falls es erforderlich ist, lesen Sie weiter.
- Pedale aus dem Pedalarm herausrauben, Schutzkappe, Sicherungsmutter und Dichtung abnehmen. Kegel herausrauben und Schraube aus dem Pedalkern herausziehen. Schmierstoff aus allen Teilen reinigen und diese auf Beschädigung prüfen.
- Lagerkränze schmieren und die gleiche Kugelanzahl auf jede Seite zurückgeben. Kegel auf die Schraube zurückschrauben, Schraube drehen, bis die Kegelrolle auf Kugeln aufliegt. Schlüsseldichtung und Sicherungsmutter zurückgeben. Auf Spiel und Scheuern überprüfen. Kegelrolle anpassen und Sicherungsmutter festziehen, Pedale und Pedalarme montieren.

KINDERFAHRRÄDER

Kinderfahrräder werden entsprechend der europäischen Norm EN 14765 für Fahrräder produziert, die eine maximale Sitzhöhe von mehr als 435 mm und weniger als 635 mm aufweisen.

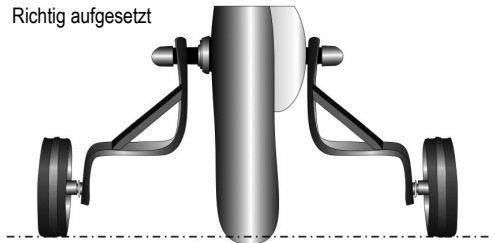
Kinderfahrräder sind ausschließlich zum Einsatz auf Spielplätzen und geschlossenen Flächen bestimmt, und zwar nur unter Aufsicht der Eltern oder eines Bewahrs. Falls Sie das Kind während des Radfahrens unbeaufsichtigt lassen, kann es zu einer schweren oder tödlichen Verletzung kommen.

KIND NIE UNBEAUF SICHTIGT LASSEN!!!

Wir empfehlen nachdrücklich immer einen zugelassenen Schutzhelm zu verwenden. Die Empfohlene Belastung des Kinderrades beträgt höchstens 25 kg einschließlich Gepäck. Vor der ersten Fahrt ist einer richtigen Einstellung Ihres neuen Fahrrads Aufmerksamkeit zu widmen.

Die Sitzhöhe ist so einzustellen, dass das Kind den Lenkerbügel bequem erreicht und nicht zu sehr aufgerichtet ist oder auf dem Fahrrad wiederum „liegt“. Der Lenkerbügel darf jedoch nie über die Strichmarke herausgeschoben sein (Strichmarke und Schriftzug STOP oder MAX). Dem Kind ist eingehend zu erläutern, dass das Fahrrad eine Rücktrittbremse enthält. Der Vorderrad-Bremshebel ist auf der rechten Lenkerseite positioniert. Fahren Sie niemals nur mit der Vorderradbremse.

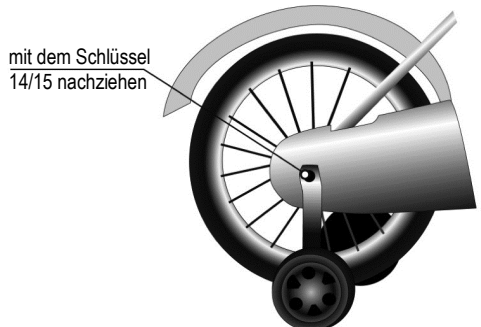
Richtig aufgesetzt



SPEZIELLE AUSSTATTUNG VON KINDERFAHRRÄDERN

Das Kinderfahrrad ist vom Hersteller mit Stabilisierungs- (Balanz-) Rädern ausgestattet. Diese Stabilisierungsräder dienen einer einfacheren Fahrt Ihres Kindes. Die Räder gleichen das Ungleichgewicht des jungen Radfahrers aus und helfen ihm das Fahrrad besser und einfacher zu beherrschen lernen. Der junge Radfahrer kann sich mehr dem Radfahren

mit dem Schlüssel 14/15 nachziehen



widmen und zu bremsen lernen. Die Stabilisierungsräder sind auf locker gewordene Schrauben, die die Stützen am Fahrrad befestigen, zu kontrollieren – ob die Räder an den Stützen ausreichend befestigt sind. Nicht festgezogene Schrauben können eine unrichtige Funktion der Stabilisierungsräder verursachen. Sie können sich lösen, was zum Absturz und einer möglichen Verletzung oder sogar dem Tod führen kann.

Das Fahrrad ist wegen einer einfacheren und besseren Bremsung für kleine Radfahrer mit einer Rücktrittbremse ausgestattet. Für weitere Nutzung des Fahrrads ist es erforderlich, dem Kind das Bremsen beizubringen. Widmen Sie daher dem Unterricht genügend Zeit – bis Sie sich sicher sein können, dass Ihr Kind das Fahrrad sicher anhalten kann. Durch die Bewegung der Beine und der Pedalarms im Uhrzeigersinn wird das Fahrrad in Vorwärtsrichtung in Bewegung gebracht. Um anzuhalten, sind die Pedalarms in umgekehrter Richtung, d.h. entgegen dem Uhrzeigersinn durchzutreten. Dadurch wird die Fahrt allmählich blockiert und das gesamte Fahrrad zum Stillstand gebracht.

FEDERGABEL

Falls Sie eine vollkommene Funktion der Federgabel erhalten wollen, ist eine regelmäßige Wartung vor allem der Reibflächen zwischen dem Innen- und dem Außenrohr erforderlich. Der den Zutritt von Schmutz zu Reibflächen verhindernde Schutzbalg darf nicht beschädigt sein und muss die gesamte Reibfläche schützen. Zum Waschen der Gabel ist eine feine Bürste mit warmem Seifenwasser zu verwenden.

Hinweis: Beim Waschen darf kein Wasser zwischen das Gabelinnen- und -außenrohr gelangen. Eben Schmutz und Wasser wirken sich auf die Komponenten im Gabelinneren negativ aus.

GABELSCHMIERUNG

In der neuen Federgabel ist die Federung mit einer Schmierstoffschicht versehen. Diese Schmierstoffschicht ist ständig zu erhalten. Die Gabel ist stets nach Fahrten in feuchter Umgebung (Schlamm, nasser Sand, Regen) zu schmieren. Falls Sie keine Erfahrung mit der Instandhaltung und Reparaturen von Gabeln haben, beauftragen Sie eine Fachwerkstatt mit dem Service.

GEFEDERTER RAHMEN

Instandhaltung: - nach der Fahrt im schlammigen Gelände sind alle beweglichen Rahmenteile zu reinigen – dadurch wird deren Lebensdauer verlängert. Alle 150 km sind einzelne Rahmenkomponenten zu prüfen. Verschlossene Komponenten sind auszuwechseln, damit der Rahmen allein nicht beschädigt wird. Vergessen Sie nicht das Nachziehen der Schrauben einzelner Komponenten zu prüfen und Gleitlager der Federbeine zu schmieren.

SCHMIERUNG

Ihr Fahrrad verfügt über viele bewegliche Teile, die ständig Bewitterungseinflüssen ausgesetzt sind. Die Reinigung und Schmierung dieser Komponenten verlängert ihre Lebensdauer.

Die nachfolgenden Komponenten sind regelmäßig zu schmieren:

- Kette
- Umwerfer
- Schaltwerk
- Seilzüge der Schaltwerkbetätigung
- Bremsbacken, Seilzüge und Bremsbetätigung
- Federgabel
- Federbein

GARANTIE – ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

- 1) Die Firma HAWK BIKE Sales GmbH gewährt auf ihre Produkte eine Garantie in dem im Garantieschein aufgeführten Umfang.
- 2) Die Firma HAWK BIKE Sales GmbH wird sämtliche auf Material-, Verarbeitungs-, Konstruktions- und Montagefehler zurückzuführende Fehler, die während der Garantiezeit entstanden sind, auf eigene Kosten reparieren. Die Garantie bezieht sich nicht auf Beschädigungen, die die Folge von Unfällen, Rahmen- oder Fahrradüberlastung durch extreme Belastung, unrichtiger Anwendung, Bedienung oder Instandhaltung im Widerspruch zu den Herstellervorgaben in der Bedienungsanleitung, falscher Lagerung oder unsachgemäß durchgeführter Reparatur sind.
- 3) Das Produkt wird dem Verbraucher durch den Händler in einem einwandfreien und fahrbereiten Zustand übergeben.
- 4) Die Garantie ist unverzüglich geltend zu machen. Die Garantiereparatur wird durch Reparaturwerkstätten in einer Frist von 30 Tagen durchgeführt. Um die Reparaturausführungszeit wird die Garantiezeit verlängert.

Der Hersteller haftet für keinen Schaden, der durch einen Fehler entstand, der in der Zeit der Markteinführung des Produkts nicht existierte oder später entstand, und gleichzeitig haftet er für keinen Schaden, den der Beschädigte oder eine Person, für die der Beschädigte verantwortlich ist, durch ihre Handlung oder Unterlassung verursacht. Unter dieser Handlung oder Unterlassung ist vor allem die Nichteinhaltung der in dieser Bedienungsanleitung aufgeführten Grundsätze gemeint.



GEWÄHRLEISTUNG IN EINZELNEN KONKRETEN FÄLLEN

Rahme und feste Vorderradgabel – die Garantie bezieht sich auf Materialmängel, Materialverbindungen und Durchrostung. Bei Beschädigungen, die durch einen Unfall oder eine unsachgemäße Reparatur verursacht wurden, kann keine Garantie geltend gemacht werden. Verformungen von Armen, Endteilen nach vorne, nach hinten oder seitlich sind immer durch Überlastung oder einen Unfall verursacht.

Lenkung – Die Garantie bezieht sich auf Materialfehler. Verformung der Vorbaustütze bei Herausschieben über die Max.-Marke hinaus wird nicht anerkannt.

Mittennachsabe – In die Garantie gehen Materialfehler und Fehler der Materialwärmebehandlung ein. Eine gewöhnliche Spieleinstellung ist nicht Gegenstand der Garantiereparaturen; ebenfalls werden verformte oder ausgerissene Komponentengewinde und beschädigte Pedalarm-Vierkante nicht anerkannt.

Pedale – Die Garantie bezieht sich auf Materialfehler. Auf gebrochenen Rahmen, verbogene Pedalachse oder ein aus dem Pedalarm ausgerissenes Pedal kann keine Garantie geltend gemacht werden.

Reifen – Garantie wird auf Fertigungsfehler (krummer Reifen u.ä.) gewährt. Auf einen durch Bremsklötze durchgeschauerten Reifen, seine Abnutzung durch Fahrt oder Durchbremsung bezieht sich keine Garantie.

Räder – Zur gewöhnlichen Garantie gehören Materialfehler (gebrochene Felge, Nabe, Ritzel, Achse, Speichen - innerhalb von 30 Tagen) einschließlich der Fehler der Oberflächenbehandlung.

Bremsen, Schaltwerk, Umwerfer – In die Garantie gehen Materialfehler ein. Auf die Einstellung bezieht sich keine Garantie. Durch Lagerung, Manipulation und Fahrt ändert sich die Einstellung teilweise und das Nachstellen gehört zu der üblichen Instandhaltung.

Sattel, Sattelstütze – Materialfehler werden anerkannt, die Beurteilung erfolgt aus der Sicht der Funktionserfüllung. Die durch die Verschiebung des Sattels in der Sattelstütze entstandenen Rillen können nicht beanstandet werden.

Kette – Gegenstand der Garantie sind Materialfehler oder Kettenriss. Die Garantie erstreckt sich nicht auf den gewöhnlichen Verschleiß oder Funktionsminderung durch unterlassene Instandhaltung.

Rückstrahler – abgebrochene oder zerschlagene Rückstrahler sind nicht Gegenstand der Garantie.

Gefederter Rahmen – die Garantie bezieht sich auf Materialmängel, Schweißverbindungen und einzelne bewegliche Teile. Grundsätzlich kann keine Garantie auf Beschädigungen geltend gemacht werden, die entstanden sind durch:

- **einen Unfall**
- **eine sportliche Rennaktivität**
- **eine Überlastung unter extremen Bedingungen (anspruchsvolle Geländeabfahrten, Fahrt in Wasser und auf Schnee)**
- **Ausstellung den Bewitterungseinflüssen (Regen, Sonne, Lagerung in feuchter Umgebung)**
- **unsachgemäße Reparatur**
- **die Fahrt von zwei Personen gleichzeitig**
- **eine gewaltsame Beschädigung**
- **Sprünge im Wasser**
- **ungenügende Instandhaltung**

Die Garantie bezieht sich aber nicht auf bewegliche Teile des Mechanismus, falls diese nicht richtig angezogen waren und das Fahrrad trotzdem verwendet wurde. Diese Teile verschleifen durch die Verwendung, und daher ist deren regelmäßige Instandhaltung erforderlich.

Hinweis: Falls Sie keine Erfahrung mit der Reparatur von gefederten Rahmen haben, vertrauen Sie den Service einem qualifizierten Mechaniker an.

Denn jeder Absturz kann Ihr Leben oder Ihre Gesundheit gefährden oder an Ihrem Fahrrad oder Dritten einen Schaden verursachen. Diese Warnung sollte während der Fahrt mit dem Fahrrad nie vernachlässigt werden.

WICHTIGER HINWEIS

Beanstandungen beziehen sich nicht auf die gewöhnliche Wartung des Fahrrads:

1. Lose Pedalarme in der Mittelachse (nicht angezogene Mittenachsschraube)
2. Spiel im Lenkkopf (nicht angezogene Lenkkopf-Sicherungsmuttern)
3. unrichtige Funktion der Bremsen (in Folge der Benützung und des nachfolgenden Bremssockel-Verschleißes, durch Dehnung der Bremsseile)
4. fallende Kette (verursacht durch eine fehlerhafte Gangschaltung, nachfolgendes Kreuzen der Kette und Fallen oder Scheuern an anderen Zahnradern)
5. unrichtiger Lauf des Schaltwerks oder des Umwerfers (Dehnung der Schaltseile und nachfolgende ungenügende Wartung)
6. Spiel in vorderer und hinterer Nabe (nicht angezogene Konusse in Naben)

GARANTIESCHEIN

GARANTIE AUF DEN RAHMEN UND KOMPONENTEN

- 24 Monate auf den Rahmen
- 24 Monate auf Komponenten

ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

Die Firma HAWK BIKE Sales GmbH bestätigt, dass das Fahrrad des aufgeführten Typs und der Herstellnummer den Staatsnormen und technischen Normen entspricht. Auf dieses Fahrrad wird Garantie ab dem Tage des Verkaufs an den Endverbraucher gewährt. Um die Reparaturausführungszeit wird die Garantiezeit verlängert. Die Firma wird in dieser Zeit sämtliche auftretende Fehler auf eigene Kosten reparieren, die auf Material-, Verarbeitungs-, Konstruktions- und Montagefehler zurückzuführen sind. Die Garantiereparatur wird durch die Firma in der durch entsprechende Vorschriften festgelegten Frist durchgeführt.

GEWÄHRLEISTUNGSBEDINGUNGEN

- das Produkt darf ausschließlich bestimmungsgemäß verwendet werden
- das Produkt muss entsprechend der Bedienungsanleitung ordnungsgemäß gelagert und gewartet werden
- bei Geltendmachung der Garantie muss ein ordnungsgemäß ausgefüllter Garantieschein vorgelegt werden, dass Fahrrad muss vollständig und gereinigt sein
- die Garantie unverzüglich bei dem Händler geltend zu machen, bei dem das Produkt gekauft wurde

DER ANSPRUCH AUS DER GARANTIE ERLISCHT

- falls festgestellt wurde, dass die Beschädigung des Produkts nicht durch einen Fehler des Herstellers, sondern des Benutzers entstand (Havarie, unsachgemäße Reparatur, falsche Lagerung u.ä.)
- durch nicht Geltendmachung des Garantieanspruchs in der Garantiefrist
- falls das Produkt nicht entsprechend der Bedienungsanleitung ordnungsgemäß verwendet und gewartet wurde
- falls kein ordnungsgemäß ausgefüllter Garantieschein bei der Geltendmachung des Garantieanspruchs vorgelegt wurde
- die Garantie bezieht sich nicht auf den gewöhnlichen Verschleiß einzelner Komponenten

Sommaire:

Introduction	52
Terminologie de base d'un velo	53
Les 150 premiers kilometres	56
Pourquoi faire le rodage et pourquoi justement 150 km?	56
Ce qu'il faut surveiller pendant le rodage	56
Comment utiliser son velo pendant le rodage?	57
Outils dont vous ne pouvez vous passer	58
<u>Instructions de base</u>	58
<u>Instructions de montage</u>	62
Couples de serrage recommandés pour les pièces des vélos	62
Montage de la roue avant	64
Montage du guidon	64
Montage de la selle	65
Montage de la tige de selle en carbone	65
Montages des cables de frein	65
Reglage des frein (freins "v-brake")	66
Montage de la pedale	67
Fonctionnement des derailleurs avant et arriere	67
Derailleur avant	68
Derailleur arriere	68
Nouvelle reglage du cable	69
Reglages des roulements	69
Pedalier	70
Velos d'enfants	70
Graissage	71
<u>Garantie - principes generaux</u>	72
<u>Reconnaissance de la garantie - cas concrets</u>	73
Importants avertissements	74
<u>Bon de garantie</u>	74
Principes generaux	74
Conditions de la garantie	74
Disparition du droit a la garantie	74

Cher Client,

La société HAWK BIKE Sales GmbH vous remercie d'avoir acheté un de ses produits, ce vélo, équipé de composants de qualité fabriqués par des sociétés renommées. Ce VTT est adapté à une utilisation tout-terrain et n'est pas destiné à être utilisé de façon courante sur les voies routières s'il n'est pas équipé de pare-boue et d'éclairage. Les vélos tout terrain ou les vélos de trekking (city bike) équipés de pare-boue et d'éclairage peuvent être utilisés sur les voies routières.

Ce vélo ne peut être utilisé que dans l'objectif pour lequel il a été fabriqué. Cette notice d'utilisation, qui comprend également le document de garantie et les conditions de la garantie, vous aidera à maintenir votre vélo en bon état de fonctionnement. La société HAWK BIKE Sales GmbH, fabricant de votre nouveau vélo, vous souhaite de nombreux kilomètres passionnants et en toute sécurité.

HAWK BIKE Sales GmbH

Rheinstraße 11

12159 Berlin

Germany

tel.: +49 (0)30 447 221 0

fax: +49 (0)30 447 221 500

info@hawkbikes.com

www.hawkbikes.com

Entrepôt / Service:

HAWK BIKE Sales GmbH

Pichelswerder Str. 6

13597 Berlin

Germany

tel.: +49 (0)30 367 53 237

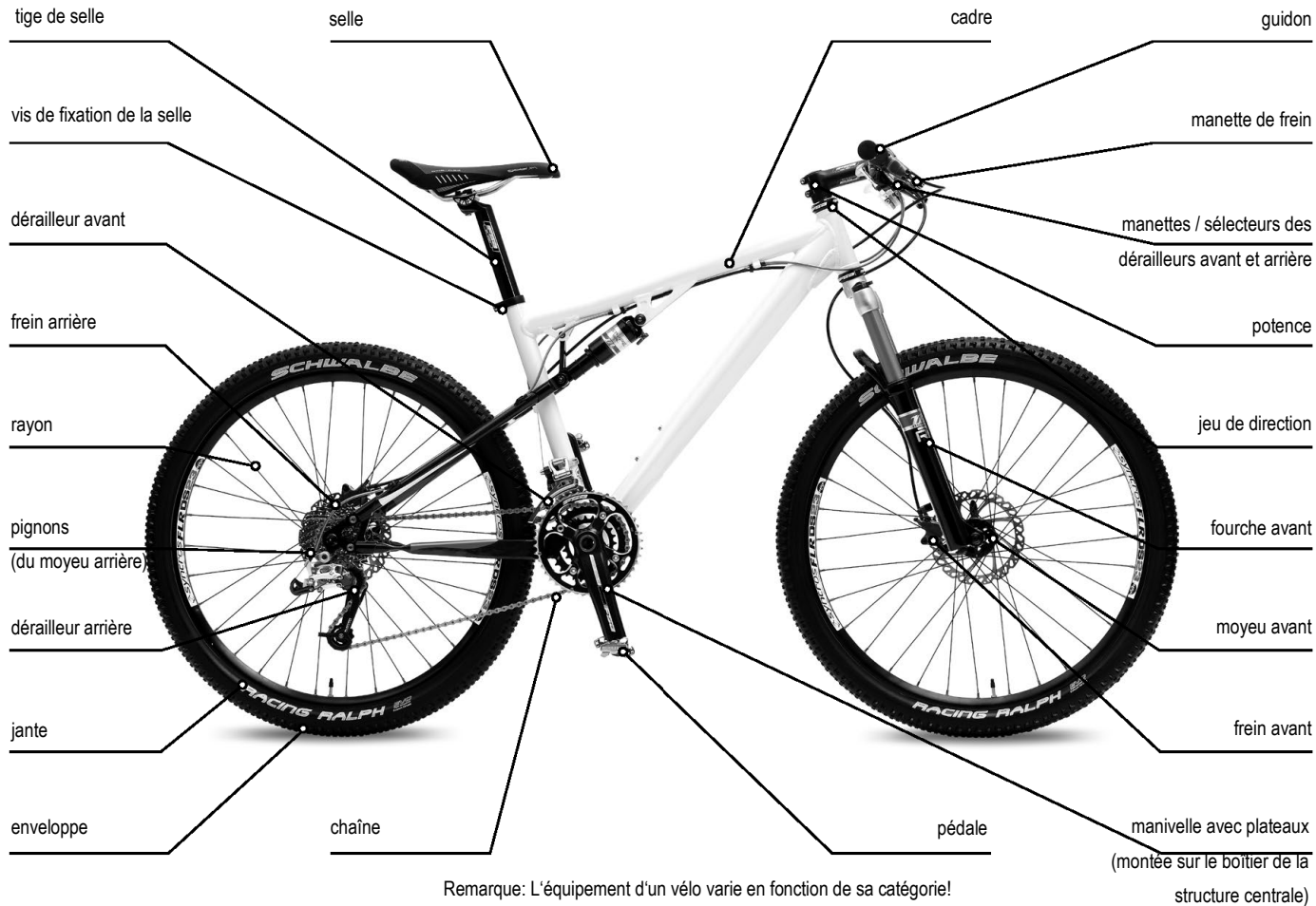
fax.: +49 (0)30 367 53 236

service@hawkbikes.com

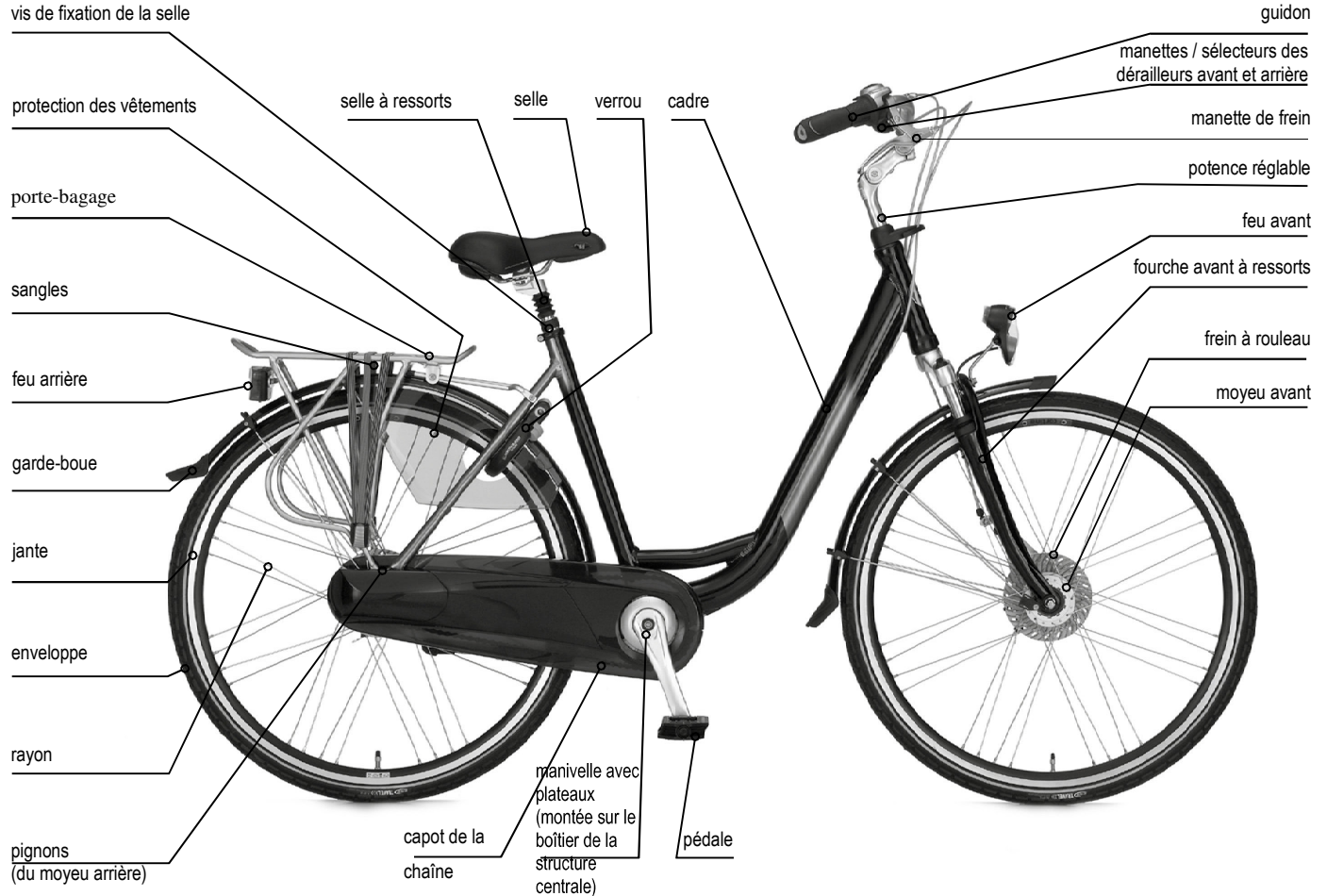
Avertissement général

Le cyclisme peut présenter des risques malgré toute l'attention prêté. Pour éviter tout problème, il est indispensable d'assurer une maintenance soignée du vélo car elle réduit le risque d'accident et de blessure. Cette notice d'utilisation comprend de nombreux avertissements et mises en garde relatives aux conséquences d'une maintenance négligée ou de l'absence de contrôle technique régulier de votre vélo. Nombre de ces avertissements et mises en garde signifie: „Vous pouvez perdre le contrôle du vélo et tomber“. Comme une blessure grave ou même la mort peut être la conséquence d'une telle chute, ces mises en garde ne devraient jamais être oubliées. Nous recommandons d'utiliser un casque de protection certifié lorsque vous utilisez le vélo.

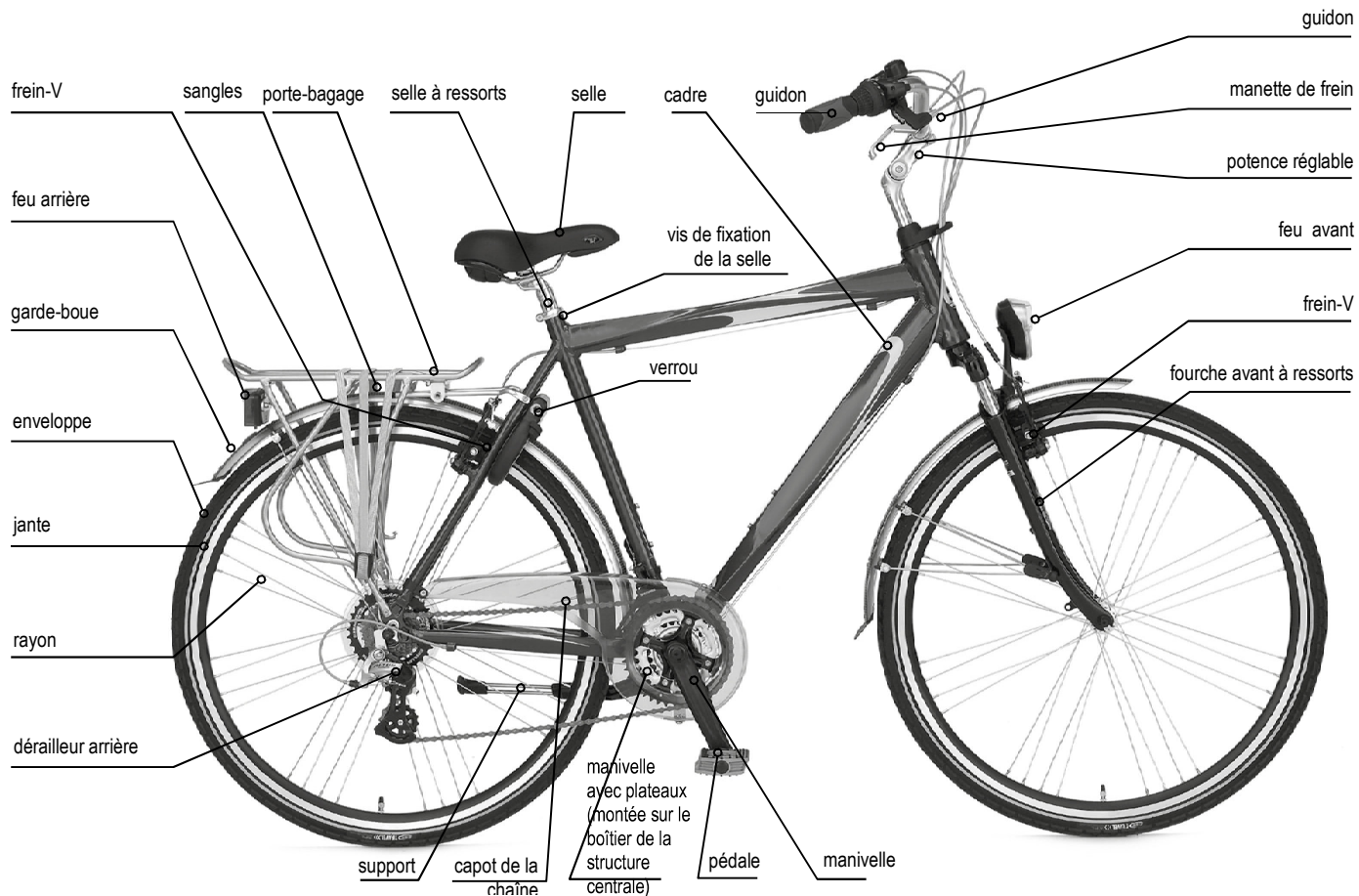
TERMINOLOGIE DE BASE D'UN VELO



TERMINOLOGIE PRINCIPALE DU VÉLO –VÉLO DE VILLE



TERMINOLOGIE PRINCIPALE DU VÉLO – VÉLO DE TREKKING



DIFFERENTES CATEGORIES DE VELOS ET LEUR UTILISATION:

Vélos d'enfant EN14765: tous les vélos d'enfant jusqu'à la taille 20" sont destinés à une utilisation sur les terrains de jeu et aires délimitées et seulement sous la surveillance des parents ou d'une personne responsable. La charge recommandée pour les vélos d'une taille 20" est au maximum de 30kg; d'une taille 24", au maximum 45kg.

Vélos MTB EN14766: ils sont destinés à une utilisation sportive tout terrain. La charge recommandée est inférieure à 120kg.

Vélos de trekking et de ville EN14764: ils sont destinés à une utilisation sur les voies routières et un terrain facile, plutôt orientés vers le tourisme et les loisirs. La charge recommandée est inférieure à 120kg, y compris les bagages.

Si le poids de l'utilisateur et ses bagages dépassent cette valeur, contactez votre vendeur qui réalisera, si nécessaire, les réglages et modifications nécessaires.

LES 150 PREMIERS KILOMETRES

Les 150 premiers km peuvent être définis comme le tour de chauffe pendant lequel le cycliste découvre ses 1ères émotions ainsi que les sensations d'un nouveau sport et il permet d'autre part de tester la fiabilité d'utilisation et la durée de vie du vélo.

POURQUOI FAIRE LE RODAGE ET POURQUOI JUSTEMENT 150 KM?

Un peu de théorie ne peut tuer personne. Chaque mécanique respecte pendant son utilisation une certaine loi régissant le nombre de pannes en fonction de la durée de son utilisation. Les mécanismes se comportent de façon plus ou moins efficaces selon une courbe, appelée courbe des taux de panne et qui présente trois zones d'utilisation considérablement différentes. Au début, le nombre de pannes décroît rapidement. Cette étape est suivie par une longue période où les pannes apparaissent uniformément. Dans la troisième zone, les pannes apparaissent de plus en plus souvent.

Le rodage est la première zone. La seconde zone représente l'étape d'utilisation optimale. Une utilisation engendrant un minimum de pannes est la récompense des soins et de l'entretien que vous apportez à votre vélo. La période de rodage, qui demande une plus grande surveillance et qui est identifiée par le chiffre 150km, est déterminée sur la base des expériences de service et doit être considérée comme la période pendant laquelle il convient de réaliser le premier examen de garantie. On se base également sur le fait que des vélos plus onéreux ou plus souvent utilisés seront mieux entretenus par leurs propriétaires. Néanmoins, ne comprenez pas le terme « premier examen de garantie » comme étant le jour où quelqu'un regardera votre vélo pour la première fois. Car le technicien pourrait remplacer directement certaines pièces, par exemple une manivelle ou la fourche de direction par de nouvelles, et cela à vos frais. Car même une garantie à vie ne couvre pas les problèmes dus à un entretien négligé.

CE QU'IL FAUT SURVEILLER PENDANT LE RODAGE

Bien que le vélo soit correctement réglé avant sa première utilisation, la technologie de fabrication des pièces et leur montage exigent un certain temps d'utilisation nécessaire à la stabilisation du fonctionnement correct. De façon générale, tout ce qui bouge et tourne doit trouver et lisser son trajet et tout ce qui est mécaniquement fixé doit se poser et créer les surfaces de contact nécessaires. Suite au lissage des surfaces de contact, des jeux dans les boîtiers de rotation ou de glissement se créent et les jonctions solides sont parfois libérées.

Qu'est-ce que cela veut dire? Le pédalier peut sembler un peu dur au début mais, après un certain temps, il présente un jeu considérable. La même chose se produit pour la tige de selle qui, au début, est un peu difficile à bouger lors du réglage en hauteur de la selle. Le manque d'entretien des différents ensembles à surveiller de près pourrait également avoir de graves conséquences sur la sécurité de l'utilisation. Recommandation: si suite à son utilisation des pièces ou des composants du vélo sont endommagés, remplacez-les sans attendre!!! Utilisez exclusivement des pièces de rechange d'origine que vous trouverez chez les concessionnaires autorisés!!!

Nous vous recommandons de faire régulièrement contrôler votre vélo au moins une fois par an dans un atelier de service autorisé! Après un accident, nous vous recommandons impérativement de faire inspecter votre vélo par des professionnels d'un atelier de service autorisé.

1. fixation des manivelles sur l'axe du pédalier

- serrez à l'aide d'une clé la vis / l'écrou de fixation des manivelles sur l'axe. Vérifiez périodiquement le contact des manivelles sur l'axe, au début avant chaque sortie, ensuite de temps en temps mais surtout à chaque fois que des bruits réguliers sont émis par le corps du pédalier ou si vous soupçonnez la présence d'un jeu. Le jeu crée suite à un serrage insuffisant des vis des manivelles sur l'axe (création d'une déformation du carré de la manivelle) ne donne pas droit à réclamation ou remplacement.

2. serrage des pédales dans les manivelles

- il est nécessaire de contrôler à l'aide de la clé n° 15, et non seulement après la première utilisation, que les axes des pédales soient correctement assis sur la surface des manivelles. Des pédales insuffisamment serrées sur les manivelles suite à l'endommagement du filet de serrage des manivelles ne donnent pas droit à réclamation ou remplacement.

3. composition du jeu de direction pour fourche fileté

- vérifiez avant chaque sortie le serrage de l'écrou de sûreté de la direction et, en frappant légèrement sur la roue avant, vérifiez qu'il n'y ait pas de jeu dans le logement qui pourrait au fur et à mesure détériorer les cuvettes du jeu de direction. Un serrage insuffisant et l'endommagement progressif des pièces de la direction ne donnent pas droit à réclamation ou remplacement.

composition du jeu de direction pour fourche non fileté

- vérifiez avant chaque sortie le serrage de la vis de la direction et, en frappant légèrement sur la roue avant, vérifiez qu'il n'y ait pas de jeu dans le logement qui pourrait au fur et à mesure détériorer les cuvettes du jeu de direction. Un serrage insuffisant et l'endommagement progressif des pièces de la direction ne donnent pas droit à réclamation ou remplacement.

4. vis de la potence

- il est nécessaire de serrer de temps en temps les vis de la potence et notamment la vis de serrage du guidon – un guidon qui tourne est très dangereux pour la conduite.

5. freins

- serrez avant la première utilisation les deux manettes de frein et contrôlez visuellement si les patins de frein avant et arrière sont correctement positionnés par rapport aux jantes – voir plus loin les instructions de base.

COMMENT UTILISER SON VÉLO PENDANT LE RODAGE?

De façon plus sensible et perceptive qu'avec un vélo déjà rodé. Roulez plutôt doucement au début, évitez les descentes extrêmes dans des terrains difficiles. Vous pourrez vous le permettre une fois que vous aurez vaincu l'incertitude et gagné en habileté dans la conduite de votre vélo. Il est très utile de faire pendant les premiers kilomètres les premières expériences, de surveiller le vélo puis régler et visser ensuite tout ce qui se libérera. Il faut donc toujours avoir des outils avec soi, rouler raisonnablement et agir doucement!

Grâce au réglage fin de la vis de réglage du dérailleur, normalement un demi-tour ou un tour entier, il est possible de rouler silencieusement. Le réglage du dérailleur avant se fait à l'aide de la vis d'arrêt du changement de vitesses mais la cause du problème réside parfois dans un câble trop ou pas assez tendu, ce qu'il faudra modifier. Il se peut également qu'une position incorrecte du guide du dérailleur frotte sur la chaîne ou qu'elle réduise la capacité du changement de vitesses. Le dérailleur avant doit être parallèle aux plateaux et à la bonne hauteur. Un réglage correct constitue une condition nécessaire mais non suffisante. Si la chaîne n'est pas en bon état, la commande ne peut fonctionner comme il faut. Un maillon rigide entraîne la réduction du passage libre de la chaîne dans le guide, son mauvais déplacement vers les dents des pignons et se manifeste notamment sur les plus petits pignons par des élancements ou des sauts. De la même façon, une chaîne sèche, à cause de sa résistance mécanique, est difficilement utilisable et perturbe considérablement les changements de vitesse. Utilisez plutôt pour la lubrification de la chaîne des huiles liquides au téflon et à haute capacité à pénétrer dans les interstices ou des graisses spéciales pour chaînes. Les huiles mécaniques classiques sont certes beaucoup moins onéreuses mais la chaîne doit être complètement enduite, l'huile en excès doit être enlevée de la surface et il est malgré cela pratiquement impossible de prévenir la création de cambouis. Il est préférable de prêter une grande attention à la chaîne dès le début de l'utilisation et jusqu'à la fin de sa vie technique. Car si vous manquez le moment propice de son remplacement, il est pratiquement certain qu'il faudra également changer la cassette et peut-être aussi les plateaux (mais cela ne se produira certainement pas pendant les 150 premiers kilomètres). Et n'oubliez pas: si, pour n'importe quelle raison, vous êtes amenés à démonter la chaîne, tous les maillons sont démontables sauf ceux avec un rivet noir. Les rivets de chaîne noirs sont d'un diamètre

supérieur aux autres et leur extraction agrandit l'orifice du maillon de sorte que le serrage suivant du rivet n'a plus aucune chance d'assurer un fonctionnement fiable. Il est fort probable que la chaîne se désaccouplera de nouveau à cet endroit. N'utilisez les rivets noirs que pour le remontage, évitez-les toujours lors du démaillage.

OUTILS DONT VOUS NE POUVEZ VOUS PASSER

- clefs Allen 8, 6, 5, 4, 3, 2
- clefs plates fines 17, 14, 13
- tournevis en croix fin et plus grand
- leviers de montage
- clefs plates 15, 10 (2x), 9, 8
- clefs destinées au démontage du jeu de direction 40, 36, 34 (2x selon les dimensions nécessaires)
- ensemble de réparation des chambres à air
- pompe à air

Équipement additionnel

- dérive-chaîne HG
- extracteur de manivelles (et la clef plate correspondante)
- outil de libération des pignons 2x (fouets)
- clé de centrage
- enlèves-roue ou clefs spéciales pour cassettes
- clef à tube 14 fermée (15) mm
- fourche de centrage
- appareils de mesure de l'usure des chaînes et pignons.

De nombreux travaux d'entretien et de réparation nécessitent des connaissances professionnelles et des outils spéciaux. Ne commencez jamais une modification de votre vélo si vous avez les moindres doutes sur vos capacités à achever les travaux. Un service négligé peut mettre en danger votre vie ou votre santé ou entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

INSTRUCTIONS DE BASE

Fourche avant:

Les fourches tordues ou usées doivent être remplacées, il ne faut jamais les réparer.

Roue avant:

La roue doit être placée dans la fourche avant et dûment serrée à l'aide des écrous de sûreté. Le moyeu est protégé de l'humidité et des impuretés mais il faudrait le contrôler régulièrement notamment suite à l'utilisation du vélo dans des terrains difficiles (le terme „terrain difficile" sous-entend dans cette notice d'utilisation un terrain poussiéreux, boueux, raviné, etc.). La roue doit tourner librement si on la fait tourner manuellement, avec de très faibles frottements ou jeux. L'utilisation de fixations à serrage rapide des roues du vélo peut avoir pour conséquence la création d'un jeu ou la libération de la roue, ce qui peut endommager le vélo ou causer des blessures graves ou même entraîner la mort. Cela peut donc mettre en danger votre vie, votre santé ou entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

Pour cela il est indispensable de:

- 1) demander à votre vendeur de vous donner le procédé exact de montage et démontage sûr et sécuritaire des roues.
 - 2) comprendre et appliquer les techniques correctes de fixation de la roue à l'aide des dispositifs de fixation rapide.
 - 3) vérifier avant chaque utilisation si la roue est fixée de façon sécuritaire.
- L'enlèvement ou l'endommagement du système de serrage rapide est très dangereux et peut conduire à l'annulation de la garantie et à des blessures graves ou la mort. Le réglage incorrect du mécanisme de fixation à serrage rapide peut avoir pour conséquence des vibrations ou la libération de la roue, qui peuvent causer des blessures graves ou la mort.
- 4) vérifier avant chaque utilisation que la jante ne soit pas trop usée, ce qui pourrait mettre en danger votre vie ou votre santé et entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

Roue arrière:

La roue doit être placée dans la fourche arrière et dûment serrée à l'aide des écrous de sûreté. Le moyeu est protégé de l'humidité et des impuretés mais il faudrait le contrôler régulièrement, notamment suite à l'utilisation du vélo dans des terrains difficiles. La roue doit tourner librement si on la fait tourner manuellement, avec de très faibles frottements ou jeux. L'utilisation du vélo avec des fixations à serrage rapide peut avoir pour conséquence la création d'un jeu ou la libération de la roue qui peuvent mettre en danger votre vie, votre santé ou entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

Pour cela il est indispensable de:

- 1) demander à votre vendeur de vous indiquer le procédé exact de montage et démontage sûr et sécuritaire et qu'il vous fasse démonstration.
- 2) comprendre et appliquer les bonnes techniques de fixation de la roue à l'aide des fixations rapides.
- 3) vérifier avant chaque utilisation si la roue est fixée de façon sécuritaire.

L'enlèvement ou l'endommagement du système de fixation rapide peut avoir pour conséquence la création d'un jeu ou la libération de la roue qui peuvent mettre en danger votre vie ou votre santé et entraîner des dommages à votre vélo ou à une tierce personne.

Jante:

Conservez les jantes non endommagées et dûment centrées. Contrôlez régulièrement leur état et l'avancement de leur usure.

Etat d'usure

- a) Système de sécurité – l'usure de la jante est indiquée par la profondeur de la ligne longitudinale de la surface de freinage. Dans le cas où la profondeur est faible, n'utilisez plus la jante et demandez à votre vendeur de la remplacer.
- b) Système RDA – l'usure ou l'endommagement de la jante est indiqué à l'aide d'un liquide de couleur sortant des cavités de la jante. Dans ce cas, n'utilisez plus la jante et demandez à votre vendeur de la remplacer.

Pédalier / boîte de pédalier:

Vérifiez l'ensemble central et chaque fois après avoir utilisé le vélo dans un terrain difficile. L'arbre doit tourner librement sans jeu latéral. La bague de sûreté doit être serrée et les roulements correctement graissés.

Guidon:

Adaptez-le pour un confort maximum et serrez suffisamment toutes les vis de la potence à l'endroit de passage du guidon dans la potence.

L'indication de la sortie minimale d'engagement ne doit pas être visible au-dessus du jeu de direction. L'endommagement du guidon peut avoir pour conséquence la perte de contrôle du vélo et une chute. La poignée du guidon desserrée peut mettre en danger votre vie ou votre santé et causer un dommage à votre vélo ou des tierces personnes. Nous recommandons de serrer les vis de fixation du guidon avec un couple de serrage de 7Nm. Si votre guidon est muni de rallonge de cintres, nous recommandons de les serrer à l'aide d'un couple de serrage de 7 Nm.

Dérailleur arrière et dérailleur avant:

Maintenez-les dûment réglés. Changez de vitesse seulement lorsque vous pédalez et dans une montée, essayez d'alléger vos jambes en changeant de vitesses (pour réduire la tension de la chaîne), évitez les coups sur le dérailleur arrière. Si le dérailleur arrière ou le dérailleur avant sont mal réglés, ne changez jamais de vitesse pour arriver sur la roue dentée la plus petite ou la plus grande. Cela pourrait causer le blocage de la chaîne, suivi par une perte de contrôle et chute.

Chaîne:

- Mesurer régulièrement son jeu et changer de chaîne si cela s'avère nécessaire (environ après 1000 km).
- Graissez-la souvent et enlevez à l'aide d'un chiffon la graisse superflue. Nettoyez-la à l'aide d'une huile liquide.
- La durée de vie de la chaîne peut varier en fonction de la marque de la chaîne et des conditions d'exploitation.

Nous recommandons de faire changer la chaîne dans des ateliers d'entretien spécialisés. Pour les vélos à une vitesse, il est nécessaire de conserver une tension suffisante de la chaîne. Si la chaîne se libère, il est nécessaire de la tendre à nouveau. Tendez la chaîne en desserrant l'écrou de la roue arrière et tendez la chaîne en tirant la roue vers l'arrière. À la fin, serrez les écrous de la roue arrière.

Les vélos de ville sont d'habitude équipés d'un capot complet de la chaîne.

Ce capot protège la chaîne contre la boue et l'eau de pluie et le cycliste contre la graisse issue de la chaîne). Contrôlez régulièrement la tension de la chaîne. Ouvrez le capot de la chaîne et vérifiez la tension. Si vous appuyez sur la chaîne (entre la roue avant et arrière de chaîne) et celle-ci avance (en direction vers le haut ou le bas) approximativement de 10 mm, sa tension est optimale. Si la chaîne avance de plus de 10 mm, sa tension est très petite et il faut tendre plus la chaîne. Desserrez les vis arrière et déplacez la roue en arrière. Après ce réglage, resserrez les vis.

Les vélos de trekking ont pour la plupart un capot ouvert de la chaîne qui protège les cyclistes contre une chaîne graissée.

Pneus:

Gardez les pneus gonflés à leur bonne valeur, indiquée sur le côté de l'enveloppe du pneu. Utilisez une pompe à air manuelle ou à pied. Vérifiez que les pneus soient correctement insérés dans les jantes.

Ne gonflez jamais trop les pneus. Une pression excessive ferait sortir le pneu de la jante et causerait l'endommagement de la roue et des blessures au cycliste ou à des piétons ou observateurs. N'utilisez jamais les pompes à air des stations service pour gonfler votre vélo.

Manivelles et pédales:

Graissez occasionnellement les pédales, notamment après avoir utilisé le vélo dans un terrain difficile. N'essayez pas de redresser une éventuelle courbure des manivelles ou du plateau. Serrez après la première utilisation les vis des manivelles; contrôlez les vis du plateau et les axes des pédales. Ne continuez jamais à utiliser votre vélo si la manivelle se libère (le carré de la manivelle) de l'axe central ou si la pédale se libère de la manivelle. Le droit à garantie ne concerne pas le jeu des manivelles et des pédales créé suite à un entretien insuffisant.

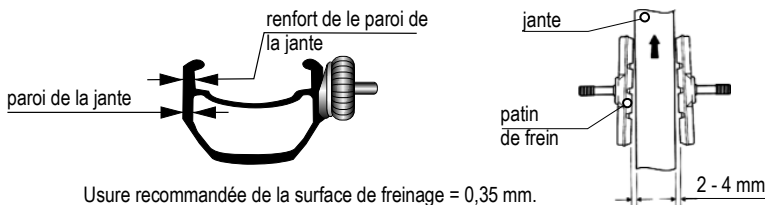
Cale-pieds:

L'utilisation de cale-pieds exige une certaine habileté. Si vous n'arrivez pas à les utiliser de façon automatique, un certain niveau de concentration est nécessaire, ce qui peut par la suite abaisser votre niveau d'attention pendant l'utilisation du vélo et avoir pour conséquence une perte de contrôle et la chute. Entraînez-vous à utiliser les cale-pieds uniquement en dehors des voies dangereuses et fréquentées. Ne serrez pas les cale-pieds tant que vous n'êtes pas sûrs de les utiliser sans problèmes. Ce type de pédales ne peut être utilisé qu'avec des chaussures spécialement adaptées et qui s'insèrent solidement dans les pédales. L'utilisation du vélo exige une connaissance parfaite de l'utilisation des pédales. Dans le cas contraire, votre attention est détournée de la conduite ce qui entraîne une perte d'attention conduisant à une perte de contrôle et la chute. Entraînez-vous à l'utilisation des cale-pieds uniquement en dehors des voies dangereuses et fréquentées.

Freins:

Avertissement: pour les modèles de roues avec étriers V-brake ou autres freins de jante, il se produit une usure de la surface de freinage de la jante. C'est pourquoi il faut prêter attention à l'usure de la jante et du patin de frein. Vous trouverez sur nos modèles de vélos deux types d'indication de l'usure de la jante.

- ligne d'indication noire sur la surface de freinage – si la ligne d'indication est interrompue ou effacée suite à l'usure, remplacez immédiatement cette jante.
- Système d'indication SCR – une déformation de la surface de freinage et l'usure de la cavité de la jante se produisent après usure de la partie latérale de la jante. Le vélo se manifeste par un fort balancement bien que l'enveloppe reste placée de façon sécuritaire.



Gardez les patins de frein réglés à une distance de 2-4 mm de la jante, avec une légère inclinaison selon la figure. Contrôlez leur usure et si nécessaire, remplacez-les. Enlevez l'huile ou les impuretés accumulées sur la jante et le patin de frein. Il est très important de régler les freins de façon précise par rapport à la distance de mouvement du levier de frein afin que toute la force de freinage soit utilisée dans cette distance. Si l'effet de freinage maximal n'est pas atteint dans le cadre du mouvement du levier de freinage, vous pourriez perdre le contrôle du vélo, entraînant la mise en péril de votre vie ou de votre santé ou des tierces personnes ou endommager votre vélo.

Avertissement: la conduite dans un terrain mouillé est beaucoup plus difficile que sur un terrain sec. Dans ce cas, l'efficacité des freins est réduite et c'est pourquoi le cycliste devrait se comporter de façon prudente.

Câbles de commande:

Tendez correctement les câbles. Contrôlez-les régulièrement, ne les laissez pas libres et remplacez-les s'ils sont usés. Ne faites en aucun cas de boucles sur les câbles. Utilisez des têtes de câble en aluminium pour protéger les extrémités effilées.

Adaptation de la selle:

Adaptez la hauteur et l'angle de la selle pour votre propre confort. Ne sortez pas la tige de selle plus haut que l'indication d'introduction minimale dans le cadre du vélo. Si la selle tourne dans le cadre, serrez-la à l'aide de la vis de selle. Si la tige de selle est sortie plus haut que l'indication de l'introduction minimale, elle risque de se casser, ce qui peut provoquer une perte de contrôle et la chute. Assurez-vous après toute manipulation de la selle et avant d'utiliser le vélo que vous l'avez dûment fixée car, dans le cas contraire, vous risqueriez la destruction de la selle ou une perte de contrôle et la chute. Effectuez un contrôle régulier et assurez-vous que la selle soit bien fixée.

Une tige de selle mal serrée permet à la selle de tourner ou d'effectuer des mouvements qui peuvent conduire à une perte de contrôle et la chute.

C'est pourquoi:

- 1) demandez au vendeur de vous conseiller sur les procédures précises et les techniques de bonne fixation de la tige de selle.
- 2) comprenez et appliquez les bonnes techniques de fixation rapide de la tige de selle.
- 3) contrôlez la fixation de la tige de selle avant chaque sortie.

Réflecteurs et catadioptres:

Les réflecteurs et catadioptres devraient être montés sur la fourche avant, à l'arrière des pédales et sur les rayons des roues. S'ils sont abîmés, ils devraient être remplacés sans délai.

La conduite dans l'obscurité et dans les moments de visibilité réduite, sans éclairage ou catadioptres adaptés, est dangereuse et peut entraîner des blessures graves ou à la mort.

Cadre:

Contrôlez régulièrement les éventuels dommages de la peinture à la jonction des tubes. Des fissures ou cassures du cadre peuvent se manifester de cette manière.

Remplacez immédiatement le cadre tordu ou cassé car les autres éléments du cadre seront excessivement surchargés, ce qui peut provoquer un grand risque de blessure.

Jeu de direction:

Veillez au bon serrage de l'écrou de sûreté, la fourche doit tourner librement. Serrez les écrous et les vis régulièrement si nécessaire. Contrôlez toutes les parties, vérifiez qu'elles ne soient pas endommagées et veillez au bon montage de toutes les pièces lors du remontage du jeu de direction.

Une modification inappropriée du jeu de direction peut avoir des effets sur les possibilités de conduite et peut causer une perte de contrôle et la chute. Amenez votre vélo chez le revendeur et faites modifier le jeu de direction par un professionnel.

Le vélo et ses composants possèdent une durée de vie définie et les matériaux utilisés se fatiguent après un certain temps. Si un composant arrive en fin de vie, ce dernier peut se casser brusquement et causer de graves blessures ou la mort du cycliste. Lorsqu'apparaissent les signes démontrant la fin de la durée de vie d'un composant, il est nécessaire de le remplacer immédiatement. Un accident pourrait abréger de façon précoce la durée de vie des autres composants. Ces derniers peuvent lâcher brusquement et causer une perte de contrôle qui peut mettre en danger votre vie ou votre santé ou des tierces personnes ou endommager votre vélo.

INSTRUCTIONS DE MONTAGE

Couples de serrage recommandés pour les pièces des vélos	
Tous les couples de serrage sont indiqués en Newton-mètre (Nm) . Adressez-vous à votre revendeur si des points ne sont pas clairs.	
Pièce	couple de serrage (Nm)
- câblage, moyeu, cassette -	
Cassette	30-45
Serrage des écrous placés sur l'axe du moyeu au cadre (n'est pas valable pour les types de serrage à fixation rapide)	29-40
Petite roue en régime lent	34-45
- jeu de direction, guidon, selle, tige de selle -	
Vis de la potence pour jeu de direction fileté	19-30
Vis de fixation de la potence (pour le jeu de direction sans filet „ahead“)	6-9
Potence - serrage du guidon à l'aide de 4 vis	9-12
MTB – cintres	6-12
Serrage de la selle dans la tige de selle	2 vis 17-19 1 vis 24-30

Pièce	couple de serrage (Nm)
Tige de selle - serrage du collier du cadre. ATTENTION: la tige de selle ne nécessite qu'un serrage minimal pour qu'elle ne glisse pas dans le cadre ou qu'elle n'y tourne pas. Un serrage trop fort pourrait endommager la tige de selle ainsi que le cadre.	5-7
- manivelles, ensemble central, pédale -	
Pédale dans la manivelle	35-40
Shimano® Octalink XTR, serrage de la manivelle, vis (M15 thread) (NON!! Hollowtech II)	40-49
Shimano® Hollowtech II coupelles de l'ensemble central (2004 XTR, XT, Dura-Ace)	34-50
Shimano® Hollowtech II coupelles de l'ensemble central (2004 XTR, XT, Dura-Ace, XT)	10-15
Shimano® Hollowtech II, côté gauche et vis de réglage	0,5-0,7
Serrage de la manivelle sur l'axe (y compris les axes carrés, ISIS -type)	34-45
Ensemble central emboîté	40-50
- dérailleur arrière, dérailleur avant, changement de vitesse -	
STI changement de vitesse au guidon	5,5-8
Changement de vitesse rotatif / changement de vitesse dans la poignée	„Revo“ shifter 5,6-7,9
Douille FD (plateau avant)	5,0-6,8
Douille FD (plateau avant), cadres en carbone	1,2-2
FD serrage du câble	4,5-6,8
RD serrage au cadre (plateau arrière)	8-10
RD serrage du câble	3,4
RD serrage des poulies du plateau	3,4-4
- freins -	
Mâchoires de freins (de route)	7,9-10
Mâchoires de freins MTB	5,6-6,8
Patins de freins - à filets	5,6-6,8
Patins de freins - sans filets	7,9-9
Mâchoires de freins MTB, fixation du câble	5,6-7,9
Mâchoires de freins de route, fixation du câble	5,6-7,9
Levier de freins - type MTB	5,6-7,9
Levier de freins - STI, ERGO	5,6-7,9
- freins à disques -	
Disque, rotor sur le moyeu	Hayes® 5,6
Mâchoires de freins hydrauliques / cadre	5,6-7,9
Tuyaux hydrauliques / levier / mâchoires	4,5-6,8

Conversion en d'autres unités:

in-lb. = ft-lb. × 12

in-lb. = Nm × 8.851

in-lb. = kgf-cm / 1.15

MONTAGE DE LA ROUE AVANT

- Libérer la fixation à serrage rapide (écrou).
- Insérez la roue dans les extrémités de la fourche.
- Déplacez le levier de la fixation rapide à 90 degrés par rapport à l'axe de la roue et serrez légèrement l'écrou à oreilles.
- Repoussez le levier de fixation rapide en position fermée (cela devrait être réalisé en appuyant avec le pouce).
- **AVERTISSEMENT: assurez-vous que la roue est maintenue par le mécanisme à fixation rapide ou solidement serrée à l'aide des écrous.**

MONTAGE DU GUIDON

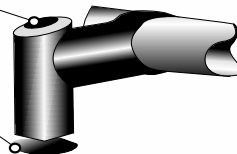
- Desserrez la vis de la potence tant que le cône n'est pas libéré. Introduisez-le dans le tube de la fourche jusqu'au moins le trait de l'introduction minimale!
- Le guidon est perpendiculaire à la roue avant.
- Avant d'effectuer le serrage, étudiez attentivement les couples de serrage prescrits pour la fixation d'un guidon en carbone dans la potence.
- Vérifiez le serrage en tenant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le guidon.

MONTAGE DE LA POTENCE AVEC FILETS DANS LA FOURCHE

- Libérez la vis dans la potence tant que le cône n'est pas libéré. Introduisez-le dans le tube de la fourche avant jusqu'au moins le trait d'introduction minimale!
- Le guidon est perpendiculaire à la roue avant.
- Serrez fort la vis de la potence.
- Vérifiez le serrage en tenant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le guidon.
- **ATTENTION: Ne jamais sortir au-dessus du trait indiquant le niveau maximum ou stop.**

vis de la potence

jeu de direction



MONTAGE DE LA POTENCE "AHEAD" SUR LA FOURCHE

- Libérez les vis frontales et latérales de la potence et la vis du jeu de direction. Introduisez-la sur le tube de la fourche avant.
- Le guidon est perpendiculaire à la roue avant.
- Serrez solidement la vis du jeu de direction dans la potence et toutes les vis de la potence.
- Vérifiez le serrage en tenant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le guidon.
- **AVERTISSEMENT: nous recommandons de serrer les vis de la potence à un couple de serrage de 7 Nm. Attention à ne pas trop serrer les vis car cela pourrait provoquer l'endommagement de la potence.**

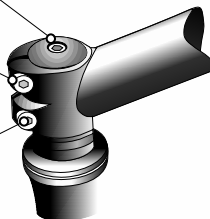
3. serrer (jusqu'à élimination du jeu)

1. libérer

4. serrer

2. libérer

5. serrer

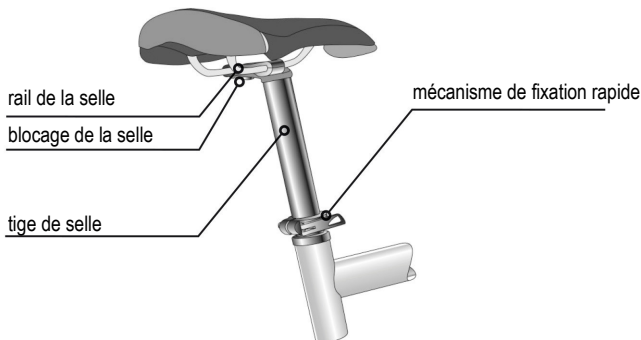


MONTAGE DE LA SELLE

- Graissez la tige de selle et l'introduisez-la dans le cadre, mais au moins jusqu'au trait d'introduction minimale. Fixez-la à l'aide du mécanisme de fixation rapide ou d'une vis. Étudiez attentivement les couples de serrage prescrits avant d'effectuer le serrage.
- Réglez avec le support l'angle de la selle horizontalement. Serrez les écrous de la selle.
- Essayez de tourner la selle pour contrôler le serrage.

REMARQUE: la selle peut être positionnée proche ou éloignée du guidon. La position peut être obtenue en déplaçant la selle sur le chariot de selle et en bloquant la tige de la selle ou en serrant fortement les écrous.

Attention: ne sortez jamais la tige de selle au-dessus du trait indiquant la position maximum ou stop.



MONTAGE DE LA TIGE DE SELLE EN CARBONE

- Ne lubrifiez jamais la tige de selle à l'aide de graisse.
- N'utilisez pour un montage correct que de la pâte de montage spéciale FSA (dynamic assembly paste).

INSTALLATION DES CABLES DE FREIN POUR LES VÉLOS TOUT TERRAIN ET LES VÉLOS DE CYCLO-CROSS

Câble de frein avant:

- Introduisez l'extrémité du câble dans le crochet du levier de frein gauche.
- Passez le câble dans la gaine et le guide du câble, puis serrez la vis du levier de frein.
- Approchez les deux mâchoires de façon à ce que la distance entre les patins de frein et la jante soit de 2-4 mm.
- Puis serrez la vis de la mâchoire du frein tenant le câble.
- Coupez le câble en trop pour qu'il n'en reste qu'environ 40 mm.
- Introduisez le capuchon de protection à l'extrémité du câble et serrez à l'aide d'une pince.
- Serrez le capuchon de protection avec un couple de serrage de 20 Nm.

Câble de frein arrière:

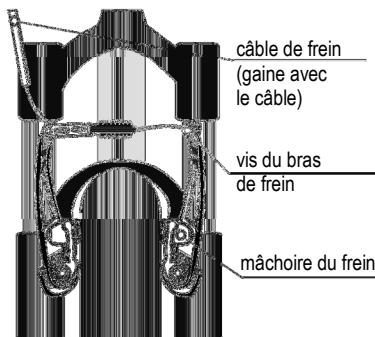
- Le procédé est similaire au montage du câble de frein avant. Le levier de frein droit est destiné pour le frein arrière.

REGLAGE DES FREIN (FREINS "V-BRAKE")

- Les freins sur jante exigent un réglage périodique régulier car ils se détendent et les câbles et patins de frein s'usent. Les patins de frein devraient être à une distance de 2 - 4 mm de la jante. Normalement, le levier de frein arrière est monté sur le côté droit du guidon et le levier de frein avant sur le côté gauche.
- Pour effectuer un meilleur réglage des freins, il faut libérer l'écrou de sûreté de la molette réglable. Pour approcher les patins de frein plus près de la jante, tournez la molette de réglage vers l'extérieur. Si les patins de frein frottent contre la jante, tournez la molette de réglage vers l'intérieur. Contrôlez le réglage des freins.
- Les patins de frein ne doivent jamais toucher le pneu. Cela entraîne son usure rapide.

Avertissement: le levier de frein gauche est le frein avant et le levier de frein droit est le frein arrière. Si le frein arrière est à rétropédalage dans le moyeu arrière, le levier du frein avant est placé du côté gauche.

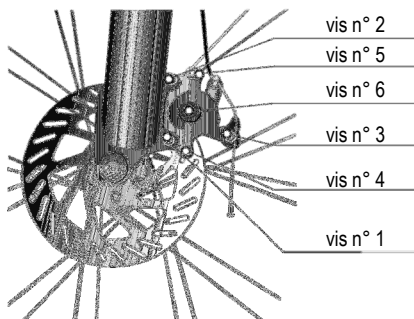
Faites attention aux leviers de frein, il ne faut pas qu'ils puissent être appuyés sur le guidon, car les freins deviendraient à ce moment là inefficaces. Il est nécessaire de les régler lors du réglage des câbles de frein.



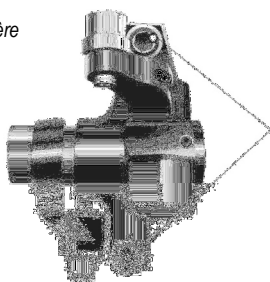
FREIN A DISQUE

- les vis n° 1 et 2 maintiennent les plaquettes dans la mâchoire (fourche)
- la vis n° 3 permet la fixation du câble de frein
- les vis n° 4 et 5 sont des vis de réglage pour le positionnement des plaquettes par rapport au disque
- la vis n° 6 permet le réglage de la distance entre les plaquettes de frein et le disque

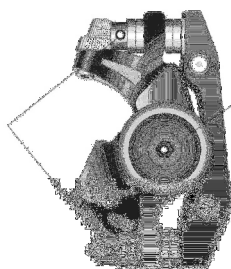
Avertissement: l'efficacité des freins peut être réglée également à l'aide de la molette de réglage du levier de frein!!



frein à disque à l'arrière



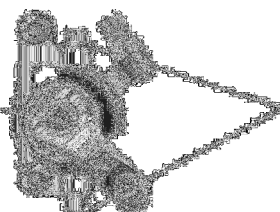
règlage de l'inclinaison de l'étrier de frein par rapport au disque de frein



vis de réglage du jeu entre le disque de frein et la plaquette de frein

frein à disques à l'avant

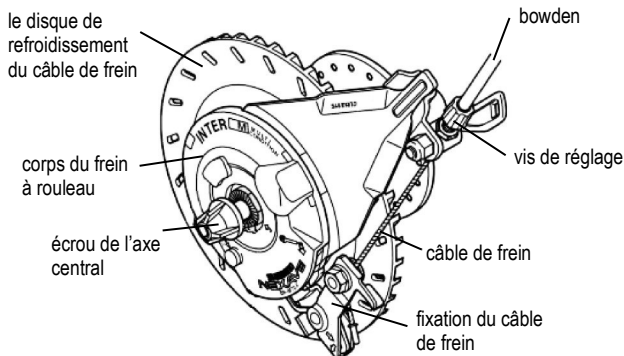
vis réglage du jeu entre le disque de frein et la plaquette de frein



règlage de l'inclinaison de l'étrier par rapport au disque de frein

FREIN A ROULEAU

Les freins à rouleaux sont montés sur les vélos de ville. Ces freins n'ont besoin de presque aucun réglage. S'il est nécessaire de régler les freins, utilisez la vis de réglage et réglez légèrement la longueur du câble de frein. Pour desserrer le frein, orientez la vis de réglage contre le sens des aiguilles d'une montre. Pour la tension du câble de frein, orientez cette vis dans le sens des aiguilles d'une montre. Rassurez-vous que le vélo peut tourner librement (lorsque le levier de frein n'est pas engagé). Si les tours du vélo sont ralentis, rallongez légèrement la longueur du câble de frein en orientant la vis de réglage dans le sens des aiguilles.



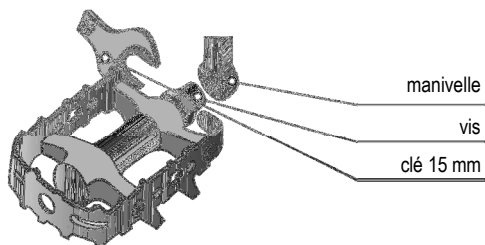
MANETTE DE FREIN

Les manettes de frein vous permettent de commander les freins. Les vélos de ville ou de trekking ont d'habitude deux manettes de frein qui sont montées sur les guidons. Leur position devrait vous permettre de les commander sans grand effort. Les manettes de frein devraient être aussi montées à portée de vos mains. La position des manettes de frein peut être réglée tant horizontalement que verticalement.

IMPORTANT: La fonctionnalité de vos freins est importante. De ce fait, prenez connaissance détaillée du système de freinage du vélo avant votre première sortie. Avant chaque sortie, contrôlez soigneusement les freins. Avant chaque sortie, contrôlez soigneusement les freins. N'oubliez pas que pour les vélos de ville et de trekking, le frein AVANT est souvent commandé par la manette de frein DROITE et le frein ARRIERE est commandé par la manette de frein GAUCHE (pour les vélos tout terrain et de cyclo-cross, c'est le contraire dans la majorité des cas).

MONTAGE DE LA PEDALE

- Les pédales sont désignées par "R" (droite) et "L" (gauche) sur la tête de vis.
- Graissez les vis des pédales. Vissez la pédale désignée par "R" en tournant à droite (vu des plateaux). Vissez la pédale désignée par "L" en tournant à gauche dans la manivelle gauche.
- Serrez solidement chaque pédale à l'aide de la clé n° 15.
- Serrer à nouveau les deux pédales après avoir effectué environ 50 km.



FONCTIONNEMENT DES DERAILLEURS AVANT ET ARRIERE

Le système des dérailleurs de votre vélo change le rapport de transmission par passage de la chaîne d'un plateau vers un autre. Ne changer les vitesses uniquement qu'en pédalant vers l'avant. Les mouvements les plus souples sont réalisés en pédalant légèrement. Le système des dérailleurs est muni de deux leviers de changement de plateau placés sur le



guidon. Le levier droit entraîne le mouvement de la chaîne sur les 6-7-8 ou 9 pignons à l'arrière. Le mouvement du levier vers l'avant fait passer la chaîne du plus petit pignon (l'effort est plus grand) vers le pignon supérieur (le rapport de transmission est plus faible). Le levier gauche entraîne le mouvement de la chaîne sur les trois plateaux à l'avant. Le mouvement vers l'avant du levier gauche fait déplacer la chaîne du plus petit plateau vers le plus grand. Vous apprendrez vite quelles positions utiliser pour les différentes conditions d'utilisation. Ce n'est qu'en essayant que vous apprendrez. N'essayez pas de changer de vitesse au moment où vous exercerez beaucoup de pression sur les pédales. Ne pédalez jamais en arrière quand vous changez de vitesse. Cela pourrait provoquer le déraillement de la chaîne.

Recommandation: n'utilisez pas un rapport de transmission pendant lequel la chaîne se croise fortement car cela fait souffrir tout le mécanisme de transmission.

DERAILLEUR AVANT

- Le guide de la chaîne doit être aligné avec les plateaux et doit être placé à 1-3 mm au-dessus des dents du plus grand plateau.
- Si le levier du dérailleur avant (à gauche) est dans en position arrière, vérifiez que le câble de changement de vitesse n'est pas trop libre. Le jeu peut être éliminé en libérant la vis de blocage du câble, en tirant le câble avec une pince et en resserrant la vis.
- Si la chaîne saute du plus grand plateau vers la manivelle de droite, serrez d'un ou deux tours la vis supérieure de réglage du dérailleur avant. Effectuez le test de changement de vitesse et refaites le réglage si c'est nécessaire.



DERAILLEUR ARRIERE

- Levez la roue arrière. Tirez en arrière le levier droit pendant que vous tournez les pédales. La chaîne devrait être positionnée sur le plus petit pignon arrière. Si ce n'est pas le cas, continuez à tourner les pédales et dévissez la vis de réglage supérieure du dérailleur arrière tant que la chaîne ne saute pas sur le plus petit pignon.
- Tout en continuant de faire tourner les pédales, poussez le levier complètement vers l'avant tant que la chaîne ne saute pas sur le second plus petit pignon. Tirez le levier droit vers l'arrière, la chaîne devrait se déplacer librement vers le plus petit pignon. Tout en continuant de faire tourner les pédales, poussez le levier complètement vers l'avant. La chaîne devrait être positionnée sur le plus grand plateau. Si ce n'est pas le cas, continuez à tourner les pédales et tournez la vis de réglage inférieure du dérailleur arrière tant que la chaîne n'arrive pas sur le plus grand pignon.
- Tout en faisant tourner les pédales, tirez le levier un peu en arrière tant que la chaîne n'arrive pas sur le second plus grand pignon. Poussez le levier complètement en avant, la chaîne devrait se positionner facilement sur le plus grand pignon.

AVERTISSEMENT: pour les vélos munis d'un système de déraillement indexé, voir les recommandations de réglage du fabricant.

NOUVELLE REGLAGE DU CABLE

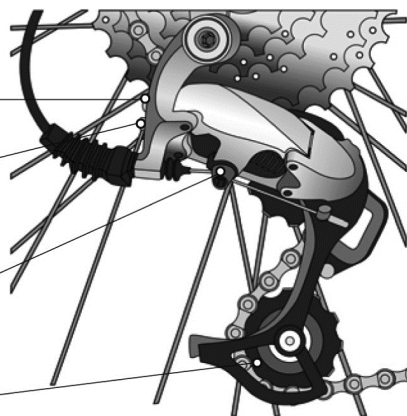
- Le câble peut s'étirer et être la cause d'un mauvais fonctionnement. L'étirement du câble se révèle quand le câble est lâche lorsque les leviers des dérailleurs sont entièrement de retour. Nous nous débarrassons de cet étirement si nous libérons la vis de fixation du câble, nous tirons solidement le câble et resserrons la vis de fixation.

vis supérieure de réglage
du dérailleur arrière

vis inférieure de réglage
du dérailleur arrière

vis du câble

roues de guidage



REGLAGES DES ROUEMENTS

Votre vélo tout terrain possède quatre jeux de roulements qui exigent un réglage et un graissage:

- 1) jeu de direction
- 2) ensemble central (pédalier-axe)
- 3) roulements des moyeux des roues
- 4) roulements des pédales

Vérifiez souvent les roulements, notamment après une utilisation sur un terrain difficile. L'intervalle de service dépend du nombre de kilomètres effectués et des conditions de la conduite. Bien que les roulements soient étanches, aucune protection utilisée sur un vélo n'est tout à fait résistante à l'eau. Avec un peu d'habileté et les bons outils vous devriez être capable de graisser et régler vous-même les roulements.

écrou de sûreté

rondelle souple

coupelle réglable

couronne à billes

rouleau conique
stationnaire

coupelle fixe

couronne à billes

rouleau conique
sulciforme



JEU DE DIRECTION

- Enlevez la roue avant pour le contrôle de la direction. La fourche devrait tourner librement mais sans avoir de jeu.
- Si les roulements ont besoin d'être réglés, libérez l'écrou de sûreté à l'aide de deux clefs plates. Serrez ou libérez la petite couronne réglable. Fixez l'écrou de sûreté et effectuez un contrôle.
- Démontez le guidon pour le graissage des roulements. Enlevez l'écrou de sûreté et la petite couronne réglable. Sortez la fourche du cadre et enlevez les deux cages à billes. Nettoyez la graisse sur toutes les pièces et contrôlez l'usure et les traces de rouille des roulements. Graissez à nouveau toutes les pièces, surtout une couche suffisante sur les joints annulaires. Installez une cage à billes sur la fourche. Introduisez de nouveau la fourche dans le cadre et vérifiez que la bague soit bien tombée au fond de la petite couronne stationnaire. Installez la seconde cage à billes sur le rouleau conique stationnaire. Vissez la petite couronne réglable vers le bas tant qu'il existe un jeu. Vissez l'écrou de sûreté.

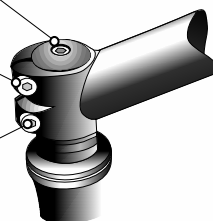
REGLAGE DU JEU DE DIRECTION "AHEAD"

- Libérez les vis dans la potence et la vis du jeu de direction.
- Le guidon est perpendiculaire à la roue avant.

1. libérer
4. serrer

2. libérer
5. serrer

3. serrer (jusqu'à élimination du jeu)



- Serrez fort la vis du jeu de direction dans la potence et toutes les vis de la potence.
- Vérifiez le serrage en tenant la roue avant entre vos jambes et en essayant de tourner le guidon.

MOYEURS

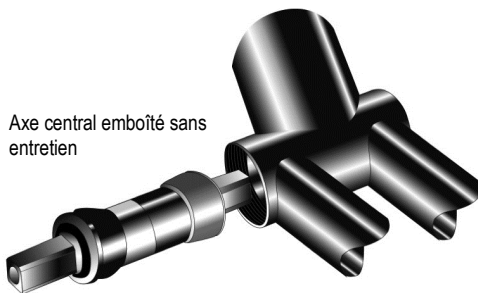
- Enlevez la fixation à serrage rapide.
- Dévissez l'écrou de sûreté, la rondelle souple et le cône du côté du petit axe. Sortez librement la tige du centre du moyeu et sortez les roulements à billes.
- Vérifiez que les chemins de roulement des billes ne soient pas endommagés ou rouillés (éventuellement les remplacer).
- Graissez à nouveau le boîtier du moyeu et placez-y des roulements.
- Remettez la tige. Vissez le cône tant que vous ne touchez pas les roulements à billes. Remettez la rondelle souple et l'écrou de sûreté. Faites tourner la tige. Il devrait tourner sans jeu ni grippage. Réglez à nouveau si nécessaire, serrez l'écrou de sûreté. Montez le mécanisme de fixation rapide.

ENSEMBLE CENTRAL (PÉDALIER-AXE DE PÉDALIER)

Votre vélo est muni d'un ensemble central emboîté et il faut vérifier de temps en temps qu'un jeu ne s'y soit pas formé. Ce type d'ensemble central est sans entretien.

Avertissement: la coupelle fixe possède un filet.

Axe central emboîté sans entretien



PÉDALIER

- Faites tourner chaque pédale et contrôlez qu'elle ne frotte pas ou ne fasse pas de bruit. Les roulements de la pédale ont rarement besoin d'un entretien mais si c'est nécessaire, veuillez lire la suite.
- Dévissez la pédale de la manivelle, enlevez le couvercle de protection, l'écrou de sûreté et les joints. Dévissez le cône et sortez la vis du moyeu de la pédale. Nettoyez la graisse de toutes les pièces et vérifiez qu'il n'y ait pas d'usure.
- Graissez les petites couronnes de roulements et remettez le même nombre de billes de chaque côté. Revissez le cône sur la vis, tournez à l'aide de la vis pour serrer le petit cône sur les billes. Remplacez les joints et l'écrou de sûreté. Vérifiez le jeu et les frottements. Adaptez le petit cône et serrez l'écrou de sûreté, montez les pédales sur les manivelles.

VELOS D'ENFANTS

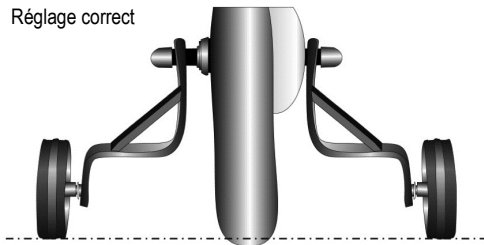
Les vélos d'enfants sont fabriqués selon la norme européenne EN 14765, qui concerne les vélos d'une hauteur maximale de la selle supérieure à 435 mm et inférieure à 635 mm.

Les vélos d'enfants sont destinés à être utilisés sur les terrains de jeu et sur les aires délimitées et seulement sous la surveillance des parents ou des personnes qui gardent les enfants. Ces vélos ne sont pas destinés à être utilisés sur les voies publiques. Si vous laissez l'enfant à vélo sans surveillance, il risque de se blesser et parfois mortellement.

NE LAISSEZ JAMAIS L'ENFANT SANS SURVEILLANCE!!!

Nous recommandons d'utiliser impérativement à chaque fois un casque certifié. La charge recommandée pour un vélo d'enfant est inférieure à 25 kg, y compris les bagages. SVP, prêtez attention, avant la première utilisation, au bon réglage de votre nouveau vélo.

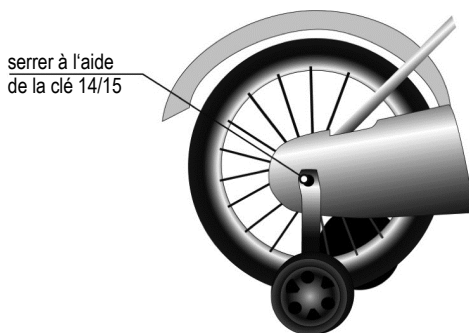
Réglage correct



Réglez la hauteur de la selle de façon à ce que l'enfant atteigne confortablement le guidon, à ce qu'il ne soit pas trop droit ou au contraire trop „allongé“. Mais ne sortez jamais le guidon au-dessus du trait indiqué (indiqué par des rainures et le mot STOP ou MAX). Expliquez de façon compréhensible à l'enfant que le vélo comprend un frein arrière à actionner avec le pied. Le levier du frein avant est situé du côté droit du guidon. Ne jamais freiner qu'avec le frein avant.

EQUIPEMENTS SPECIAUX DES VELOS D'ENFANTS

Les vélos d'enfants sont équipés par le fabricant de stabilisateurs (petites roues stabilisatrices - de balance). Ces petites roues stabilisatrices sont destinées à faciliter l'utilisation du vélo par votre enfant. Elles contrebalancent le déséquilibre du jeune cycliste, elles aident à mieux maîtriser le vélo et à en faire plus facilement. Le jeune cycliste peut mieux se concentrer sur la conduite du vélo et apprend à freiner. Les petites roues stabilisatrices doivent être contrôlées pour que les vis fixant les supports au cadre du vélo ne soient pas desserrées et que les petites roues soient suffisamment fixées aux supports. Les vis non serrées peuvent causer un fonctionnement incorrect des roues stabilisatrices. Cela pourrait provoquer leur libération et par la suite une chute et des blessures possibles voire la mort. Les vélos sont équipés d'un frein arrière par rétropédalage pour faciliter et rendre le freinage du jeune cycliste plus confortable. Apprendre à l'enfant à freiner sur son vélo est une nécessité pour la future utilisation du vélo. C'est pourquoi il faut prêter suffisamment de temps à la formation avant d'être sûr que votre enfant soit capable d'arrêter le vélo en toute sécurité. Grâce au mouvement des pieds sur les pédales dans le sens des aiguilles d'une montre, le vélo est mis en mouvement vers l'avant. Pour l'arrêter, il suffit d'appuyer sur les pédales dans le sens contraire, c'est à dire le sens contraire des aiguilles d'une montre. Cela entraîne le ralentissement du vélo jusqu'au blocage complet du vélo.



FOURCHE AMORTIE

Si vous souhaitez maintenir un fonctionnement parfait de la fourche amortie, il est important d'assurer un entretien régulier, notamment des surfaces de frottement entre les tubes intérieur et extérieur. Le pare poussière évite l'accès des impuretés aux surfaces de frottement et ne doit pas être endommagé. Il doit protéger toute la surface de frottement. Pour le lavage de la fourche, il convient d'utiliser une brosse fine et de l'eau savonneuse tiède. Avertissement: pendant le lavage, l'eau ne doit pas entrer entre les tubes intérieur et extérieur de la fourche.

GRAISSAGE DE LA FOURCHE

La nouvelle fourche amortie comprend l'ensemble des amortisseurs lubrifiés par une couche de graisse. Cette couche de graisse doit toujours être présente. La fourche est graissée après chaque utilisation dans un environnement humide (boue, sable mouillé, pluie). Si vous n'avez pas d'expérience dans l'entretien et la réparation des fourches, confiez ces opérations à des spécialistes qualifiés.

CADRE SUSPENDU

Entretien: après utilisation sur des terrains boueux, il faut nettoyer toutes les parties mobiles du cadre, ce qui prolongera leur durée de vie. Contrôlez tous les 150 km les différents composants du cadre. Si certaines pièces sont usées, effectuez leur remplacement pour ne pas endommager le cadre lui-même. N'oubliez pas de contrôler le serrage des vis des différentes parties et le graissage des roulements de l'ensemble d'amortissement.

GRAISSAGE

Votre vélo possède de nombreuses parties mobiles qui sont exposées à tout moment aux effets de la nature. Le nettoyage et la lubrification de ces pièces assureront la prolongation de leur durée de vie.

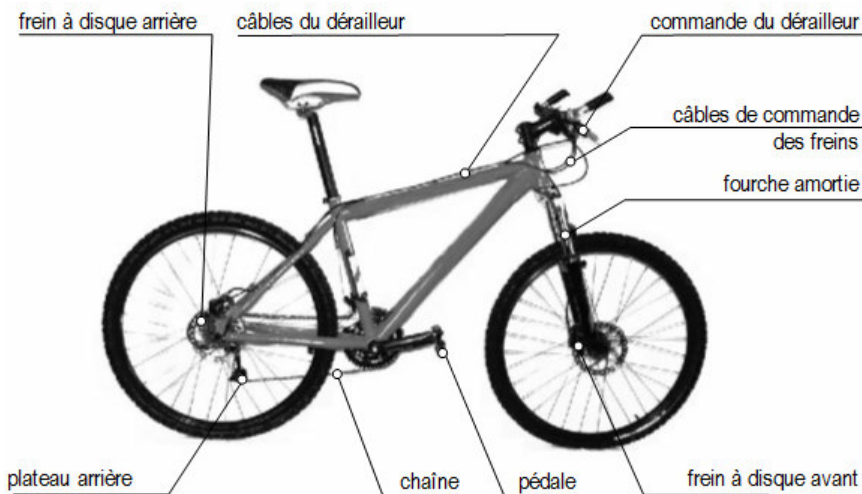
Les pièces suivantes doivent être régulièrement graissées:

- chaîne
- dérailleur avant
- dérailleur arrière
- câbles de commande du changement de vitesse
- mâchoires de frein, câbles et commande des freins
- fourche télescopique
- ensemble d'amortissement

GUARANTEE – GENERAL PRINCIPLES

- 1) La société HAWK BIKE Sales GmbH garantit tous ses produits dans les limites indiquées dans le bon de garantie.
- 2) La société HAWK BIKE Sales GmbH corrigera à ses frais tous les défauts causés par un matériau, un traitement, une construction et un montage défectueux qui pourront apparaître pendant la période de garantie. La garantie ne concerne pas les dommages causés par un accident, une surcharge excessive du cadre ou du vélo, par une mauvaise utilisation, manipulation ou entretien autre que celui déterminé dans la notice d'utilisation, par un stockage défectueux ou une réparation réalisée de manière non professionnelle.
- 3) Le produit est transmis par le fabricant au consommateur dans un état parfait et il est prêt à être utilisé.
- 4) La garantie doit être appliquée sans délai. Une réparation sous garantie sera réalisée par le service dans un délai de 30 jours au maximum. La période de garantie sera prolongée de la durée de la réparation pour cause de garantie. Le fabricant du vélo n'est pas responsable d'un dommage causé par un défaut créé et n'existant pas au moment où le fabricant a commercialisé le produit et qui ne s'est plus produit et n'est pas responsable d'un dommage causé par un comportement ou un oubli de l'utilisateur ou est causé par une personne dont il est responsable. Ce comportement ou oubli sous-entend notamment le non respect des principes mentionnés dans cette notice d'utilisation.

Le fabricant du vélo n'est pas responsable d'un dommage créé à cause d'un défaut qui n'existait pas au moment où le fabricant a commercialisé son produit ou qui s'est produit plus tard et n'est pas responsable d'un dommage causé par l'utilisateur suite à son comportement ou oubli ou par une personne dont l'utilisateur est responsable. Ce comportement ou oubli sous-entend notamment le non respect des principes mentionnés dans cette notice d'utilisation.



RECONNAISSANCE DE LA GARANTIE – CAS CONCRETS

Cadre et fourche avant fixe – La garantie concerne un défaut du matériau, ses soudures et la rouille. La garantie ne peut pas être appliquée pour les dommages causés par un accident ou une réparation non professionnelle. La déformation des bras et extrémités vers l'avant, l'arrière ou sur les côtés est toujours causée par des surcharges ou des accidents.

Direction – La garantie concerne un défaut du matériau. Pas de reconnaissance au niveau des déformations du pied de la potence lors de sa sortie au-dessus du trait.

Ensemble central – La garantie couvre un défaut du matériau et son traitement thermique. Le réglage courant ne fait pas l'objet de réparation sous garantie. Des filets déformés ou arrachés des pièces ni le carré des manivelles abîmé ne sont reconnus.

Pédales – La garantie concerne un défaut du matériau. La garantie ne peut pas être appliquée pour un cadre cassé, l'axe de la pédale tordu ou la pédale arrachée de sa manivelle.

Pneus – La garantie concerne un défaut de fabrication (enveloppe tordue, etc.). La garantie ne peut pas être appliquée pour une enveloppe usée par des patins de frein, pour une usure suite à son utilisation ou au freinage.

Roues – La garantie courante couvre un défaut du matériau (jante cassée, moyeu, pignon, axe, rayon - avant 30 jours), y compris les défauts du traitement de surface.

Freins, plateaux et dérailleur avant – La garantie concerne un défaut du matériau. La garantie ne concerne pas le réglage de ces éléments. Le réglage est partiellement modifié par le stockage, la manipulation et l'utilisation et sa réalisation fait partie de l'entretien courant.

Selle, tige de selle – La garantie reconnaît un défaut du matériau, cela est évalué au niveau de la réalisation de la fonction. Les rainures causées par le déplacement de la tige de selle ne peuvent faire l'objet d'une réclamation.

Chaînes – Un défaut du matériau ou la rupture de la chaîne font l'objet de la garantie. La garantie ne concerne pas l'usure courante ou la réduction du fonctionnement suite à un entretien négligé.

Catadioptres – Des catadioptres arrachés ou cassés ne font pas l'objet de la garantie.

Cadre entièrement amorti – La garantie concerne la matière, les soudures et les différentes parties mobiles. Il n'est strictement pas possible de l'appliquer pour des dommages créés par:

- un accident
- une activité sportive de compétition
- une surcharge dans des conditions extrêmes (descente dans un terrain difficile, utilisation dans l'eau et la neige)
- l'exposition aux intempéries (à la pluie, au soleil, stockage dans un endroit humide)
- une réparation non professionnelle
- l'utilisation à deux
- un endommagement forcé
- des sauts pendant l'utilisation
- un entretien insuffisant

La garantie ne concerne pas les parties mobiles des mécanismes si elles n'ont pas été suffisamment serrées et si malgré cela le vélo a été quand même utilisé. Ces pièces s'usent pendant leur utilisation et c'est pourquoi il faut assurer leur entretien régulier.

Avertissement: si vous n'avez pas d'expérience de la réparation des cadres entièrement amortis, confiez le service à un mécanicien qualifié.

Chaque chute peut mettre en danger votre vie ou votre santé ou celles de tierces personnes et causer des dommages à votre vélo. Cet avertissement ne devrait jamais être oublié pendant l'utilisation du vélo!

IMPORTANTS AVERTISSEMENTS

Les appels en garantie ne concernent pas l'entretien courant du vélo:

1. manivelles libres sur l'axe central (vis centrale desserrée)
2. jeu dans l'ensemble de direction (écrous de sûreté dans le jeu de direction non serrés)
3. mauvais fonctionnement des freins (causé par leur utilisation et l'usure des patins de frein, par l'étirement des câbles de frein)
4. dérailage de la chaîne (causé par un mauvais changement de vitesse, par le croisement de la chaîne et le dérailage ou par le frottement contre d'autres roues dentées)
5. mauvais fonctionnement du dérailleur avant ou dérailleur arrière (sortie des câbles de commande et entretien régulier insuffisant)
6. jeu dans les moyeux avant et arrière (cônes dans les moyeux non serrés)

BON DE GARANTIE

GARANTIE POUR LE CADRE ET LES COMPOSANTS - 24 mois pour le cadre - 24 mois pour les composants

PRINCIPES GENERAUX

La société HAWK BIKE Sales GmbH confirme que le vélo du type mentionné et du numéro de fabrication indiqué correspond aux normes d'Etat et aux règlements techniques. Une garantie est proposée pour ce vélo à l'utilisateur final et cela à partir du jour de la vente. La période de garantie est prolongée de la période pendant laquelle sont effectuées les réparations au titre de la garantie. La société réparera à ses frais tous les défauts nés suite à un défaut de matériau, de traitement, de construction et de montage. Les réparations au titre de la garantie seront réalisées par la société dans les délais fixés par les règlements correspondants.

CONDITIONS DE LA GARANTIE

- le produit doit être exclusivement utilisé dans l'objectif pour lequel il a été fabriqué
- le produit doit être correctement stocké et entretenu selon la notice d'utilisation
- il faut, pour faire jouer la garantie, présenter le bon de garantie dûment complété, le vélo doit être complet et propre
- la garantie doit être appliquée sans délai auprès de l'organisme commercial où le produit a été acheté

DISPARITION DU DROIT A LA GARANTIE

- s'il a été constaté que les dommages occasionnés au produit n'ont pas été causés par une faute du fabricant mais par la faute de l'utilisateur (accident, réparation non professionnelle, mauvais stockage, etc.)
- par la non-application du droit à la garantie pendant la période de garantie
- si le produit n'a pas été utilisé correctement et entretenu selon la notice d'utilisation
- si le bon de garantie dûment rempli n'est pas présenté lors de la demande d'application du droit à la garantie
- l'usure courante des différentes pièces ne fait pas partie de la garantie



Rheinstraße 11
12159 Berlin
Germany
tel.: +49 (0)30 447 221 0
fax: +49 (0)30 447 221 500
info@hawkbikes.com
www.hawkbikes.com